

Los puertos y su gente: Pasado, presente y porvenir

La problemática portuaria desde las ciencias sociales

**Victoria Cañete
Florencia Rispoli
Laura Ruocco
Gonzalo Yurkievich**

compiladores



Ediciones GESMar - UNMdP - CONICET

Victoria Cañete, Florencia Rispoli, Laura Ruocco, Gonzalo Yurkievich
(compiladores)

Los puertos y su gente: pasado, presente y porvenir 1er ed. Mar del Plata :
GESMar UNMdP - CONICET, 2011

184 p. : il. ; 27x20 cm.

ISBN 978-987-33-0541-2

1. Industria Pesquera . 2. Puertos.
CDD 338.372 7

Fecha de catalogación: 27/04/2011

© 2011, Ediciones GESMar-UNMdP-CONICET, Mar del Plata, Argentina

Queda hecho el depósito que indica la ley 11.723

Impreso en Mar del Plata, Argentina.

Primera edición: Ediciones GESMar-UNMdP-CONICET, Mar del Plata,
Abril 2011.

Responsable editorial: José Mateo

Diseño de tapa: Laura Ruocco

Foto de tapa: Juan Carrá

Diseño de interior: Agustín Nieto

estudiosmaritimos.wordpress.com

revistaestudiosmaritimossociales@yahoo.com.ar

Índice

5 **Presentación**

Parte I: Puertos, presente y porvenir

9 *Análisis para la localización de un puerto deportivo intermedio entre Buenos Aires y Mar del Plata: una visión del manejo costero integrado.*

Marcela Eraso

Parte II: Los puertos en el tiempo

27 *Una aproximación a los estudios sobre el comercio entre el Espacio Portuario Rioplatense y la España Peninsular durante el siglo XVIII.*

Maximiliano Camarda

33 *Los vaivenes de una “Revolución productiva”. Los orígenes de la política pesquera de la administración Menem 1989-1991*

Guillermo Colombo

43 *Una polémica olvidada: el sector comercial en la Base Naval de Puerto Belgrano*

Gustavo Chalier

55 *Todo pasa y todo queda. El registro fotográfico de la construcción del Puerto de Mar del Plata*

Susana S. González

61 *La región Río de la Plata y el complejo portuario rioplatense, fines del siglo XVI mediados del siglo XIX*

Fernando Jumar

79 *Un mar y tres fronteras para el desarrollo de la pesca en Argentina (1940-1975)*

José A. Mateo

93 *Las profesiones, los oficios y los proveedores de bienes no comestibles, en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737*

María Emilia Sandrín

Parte III: Los puertos y sus trabajadores

107 *La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930*

M. Alejandra Monserrat

117 *Conflictividad obrera en el terreno de la justicia laboral. La experiencia de las obreras/os del pescado, 1950-1955*

Agustín Nieto

129 *Relaciones salariales no típicas en tiempos del ¿fin? del trabajo. El caso de los pescadores costeros y los horticultores*

M. Florencia Rispoli

137 *Las condiciones de trabajo de las mujeres obreras del pescado. Mar del Plata 1942 a 1956*

Laura Ruocco

149 *Imaginario de fuego. Acciones armadas en la industria pesquera marplatense durante la década del setenta*

Gonzalo Yurkievich

163 *Mujeres a bordo. Mujeres trabajadoras embarcadas en buques de altura y la transformación en la trama de relaciones. Aportes del trabajo social.*

Claudia Patricia Zuzek y Viviana Marinucci

169 **Bibliografía**

Presentación

Hace ya más de un año, se convocó a las 1ras Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios con el objetivo de problematizar esos ámbitos desde diversas inquietudes y perspectivas de las Ciencias Sociales. Aquella discusión quedó plasmada en el libro “Hablemos de Puertos”. Hoy tenemos el orgullo de presentar el volumen correspondiente a las 2das Jornadas de Estudios Portuarios, llevadas a cabo en la ciudad de Mar del Plata durante noviembre de 2010. La presente compilación refleja el resultado de los debates que allí se suscitaron. Esperamos que esta comunicación de continuidad a una larga serie que potencie y fortalezca el tratamiento de estas temáticas por parte de profesionales, docentes e investigadores vinculados a los espacios y las problemáticas portuarias.

Si bien clásicamente el puerto se caracteriza por ser un enclave en aguas tranquilas donde se puedan realizar el tránsito de viajeros y las tareas necesarias de carga, descarga y almacenaje de mercancía; es imposible desatender la complejidad de situaciones que implica este ámbito. Los puertos - ya sean de mar, de río o lacustres- nuclean una multiplicidad de actores sociales y de actividades relacionadas; actúan como punto de confluencia de diferentes sectores sociales, como espacio de contacto cultural, lugar de expresión de conflictos sociales, de defensa de la soberanía nacional, de trabajo y de esparcimiento. Tal es así que en algunos lugares los puertos terminan circundados por comunidades que se definen en torno a identidades portuarias.

Los temas que abordan los artículos aquí reunidos abarcan una diversidad que contribuye a dar cuenta de la complejidad latente en el espacio portuario. A su vez, los aportes tienen el valor de provenir de diferentes perspectivas teóricas, metodológicas y disciplinares. Un punto de convergencia en los temas tratados está dado por el interés en las relaciones que se establecen entre los puertos y la gente que por ellos circula. En este sentido varios capítulos se dedican a ahondar en la vida de los trabajadores vinculados al mundo portuario: analizar las actividades y servicios que prestan en ese espacio; dar cuenta de las condiciones de su trabajo; sus prácticas sindicales; las formas que adoptan las retribuciones por sus labores; el modo en que se expresa la conflictividad obrera; las motivaciones que desembocan en la lucha armada,

del que es representativo el caso de la industria pesquera marplatense durante la década de 1970. La clásica discusión sobre temas laborales se enriquece, también, con la indagación sobre cuestiones de género. Los retratos sobre trabajadores abarcan una heterogeneidad de situaciones que incluye a los proveedores de servicios en el puerto de Colonia del Sacramento durante la década de 1730; la organización de los trabajadores marítimos en la Federación Obrera Marítima entre 1916 y 1930; las/os obreras/as de la industria pesquera marplatense en el período comprendido entre 1942 y 1956 y los pescadores costeros neco-quequenenses en los albores del siglo XXI. Pero en los puertos no sólo circulan personas, también lo hacen ideas, proyectos, imaginarios y preconceptos, como queda plasmado en el análisis sobre las fronteras materiales y simbólicas que debieron vencerse para el desarrollo de la pesca comercial marítima en Argentina; o, como también permite pensar, el estudio sobre el registro fotográfico de la construcción del puerto de Mar del Plata como sistema comunicacional. Por su parte, la polémica suscitada a principios del siglo XX con relación al establecimiento de un puerto comercial en las costas de la Bahía Blanca constituye un claro ejemplo de la pugna en los sentidos dados al uso del espacio portuario. La diversidad de escenarios retratados y la amplia perspectiva temporal facilitan la observación de continuidades y rupturas en las concepciones que circulan en torno a estos espacios; que incluye un recorrido por la historiografía dedicada a las relaciones comerciales entre la España peninsular y la América española durante el siglo XVII y un completo análisis del complejo portuario rioplatense entre fines del siglo XVI y mediados del siglo XIX. Esta perspectiva temporal, además de ayudarnos a comprender mejor el presente, posibilita proyectar un futuro más consciente en el que puedan incorporarse los intereses de diferentes actores sociales. Este desafío es retomado en la evaluación propuesta sobre la posible localización de un puerto deportivo intermedio entre Buenos Aires y Mar del Plata, desde la perspectiva del manejo costero integrado.

En el presente libro se aborda la problemática portuaria desde un enfoque integral que incorpora el trazado humano que lo compone, las comunidades de las que forman parte y los vínculos que a partir de él se establecen. Nuestra

intención no es humilde ya que pretendemos que este sencillo aporte contribuya a la formación de nuevos conocimientos sobre la realidad portuaria y los sujetos inmersos en ella. Consideramos que comprender las heterogeneidades que representan los puertos, sus ámbitos de influencia y las complejas relaciones que en ellos se establecen, nos permite acercarnos al modo en que las sociedades de la que los puertos forman parte se piensa a sí misma, y hacia afuera. Por ello, deseamos que inspire nuevos planteos, definiciones y perspectivas para el tratamiento futuro de la problemática; y también -¿por qué no?- que cruce la frontera del ámbito estrictamente profesional y resulte accesible a un público más amplio.

Dichas estas breves palabras, los invitamos a leer los artículos y continuar la discusión.

Compiladores:

Victoria Cañete

Florencia Rispoli

Laura Ruocco

Gonzalo Yurkievich

27 de abril del 2011

Parte I

“Puertos, presente y porvenir”

Marcela Eraso



Análisis para la localización de un puerto deportivo intermedio entre Buenos Aires y Mar del Plata: una visión de manejo costero integrado

Marcela Eraso

GESMar - G.E.O.T - UNMdP
mmeraso@mdp.edu.ar

Introducción

La Republica Argentina pese a su extensa costa y gran litoral fluvial, tiene pocos puertos naturales, y esto sumado a la desfavorable distribución demográfica, ha limitado severamente el acceso de la población a sus aguas fluviales y en especial a las marítimas, donde esa carencia es particularmente notable, esto obedece también al desconocimiento sobre las ventajas del aprovechamiento que el hombre dispone por intermedio del agua para su subsistencia, transporte y recreación, esto se ve notablemente afectado por la falta de planes de enseñanza adecuados en los establecimientos educativos de la generalidad del país sobre la vital importancia de los grandes ríos y el mar revisten para los Intereses Marítimos Nacionales.

Por estas razones se ha producido un notable e histórico desinterés en iniciativas o emprendimientos, en fin, una falta de habilidad para el uso inteligente de ese importante recurso, poniéndolo a disposición de sus habitantes, tan lejos pero, a la vez tan cerca de ellos. Estas falencias se ven reforzadas por el atractivo que para el argentino ejerció siempre la riqueza de las tierras del interior del país. Por ello es que, desde siempre, salvo una minoría, la población se ha orientado a actividades poco o nada relacionadas con el mar. Estas son las razones básicas en que se apoya el conocido concepto de que *“la Argentina vive de espaldas al mar”*.

Los Intereses Marítimos implican actividades generadoras de bienes y servicios que, en su mayoría, contribuyen al crecimiento económico nacional y generan demanda laboral. Sin embargo todo tipo de interés genera *“espacios disputados”* (Barragán Muñoz, 1993) y cuando estos intereses se vinculan al uso del espacio costero aparecen diferentes categorías. Dentro del uso de la costa destinado a la navegación deportiva,

a vela y motor, y consecuentemente al establecimiento de un puerto deportivo y siguiendo a Barragán Muñoz podemos decir que este uso potencial se presenta como No Consultivo, Dependiente y Competitivo (Barragán Muñoz, 1993) sobre la misma confluye una importante variedad de emprendimientos industriales (navales y sus complementarios), turísticos, educativos y de servicios, con ponderable incidencia en la economía.

La navegación deportiva requiere seguridad náutica y busca esparcimiento, pero esto, no se cumple apropiadamente en todas las costas argentinas; ni siquiera en las prósperas bonaerenses desde Buenos Aires hasta Mar del Plata, tampoco desde Quequén hasta Bahía Blanca y mucho menos al sur de ésta hasta Carmen de Patagones. La navegación es segura si cuenta con adecuadas condiciones en la costa. Una de esas condiciones es la existencia de un puerto seguro con buen acceso. Otra, que la distancia entre un puerto y el siguiente sea lo suficientemente corta como para asegurar que al zarpar de uno pueda encontrar un buen refugio o auxilio cercano, incluyendo estaciones de búsqueda y rescate razonablemente próximas, si una avería o un temporal inesperado se presenta. Si esto no ocurre las navegaciones se limitarán a distancias cortas sin alejarse demasiado de cada puerto.

El desarrollo portuario deportivo genera recursos económicos muy interesantes en campos como turismo, industria naval de construcción y de reparaciones; construcción, desarrollo, mantenimiento y operación de esos puertos, y de sus aspectos complementarios, tales como habilitación y mantenimiento de vías navegables, accesos, señalización y balizamiento, servicios de tripulación, de abastecimientos, de comunicaciones, etc., también podrán aparecer emprendimientos con servicios de hotelería y de comidas.

Los nuevos puertos que se habiliten se irán sumando para incrementar progresivamente la seguridad náutica lo que incrementará la actividad náutica deportiva y por ende la cantidad de embarcaciones, lo que redundará en beneficio de los municipios aledaños. Lógicamente, cada región de las costas se define con una problemática particular muy diferente de las otras. De todas ellas, la costa bonaerense es la que ofrece mejores perspectivas inmediatas de factibilidad por su gran desarrollo demográfico y turístico, por pertenecer al estado provincial más rico del país y por su proximidad a la Capital Federal. Si tenemos en cuenta que a partir de Quilmes no se cuenta con puertos apropiados o de refugio y medios de auxilio, para embarcaciones medianas a vela que deseen navegar hacia Mar del Plata. La deficiencias son calaras, desde la ciudad de Buenos Aires hacia el Este y el Sur no existen buenos puertos seguros en número suficiente.

Si un yate quiere dirigirse de Buenos Aires a Mar del Plata, prácticamente carece de apropiados refugios o de posibilidades de esparcimiento. Además las distancias y, por consiguiente, el riesgo náutico, son grandes. Esto contrasta notoriamente con la actividad náutica deportiva en los puertos del Tigre, San Fernando y Buenos Aires, pero el principal tráfico de regatas, paseos prolongados y cruceros se dirige a: Nueva Palmira, Carmelo, La Barra del Río San Juan, Colonia, Riachuelo, Montevideo, Punta del Este y La Paloma, puertos todos ellos ubicados en las costas uruguayas. Los fines de semana, los días de vacaciones y con clima favorable esos puertos suelen quedar saturados.

Este trabajo tiene por objetivos:

- Analizar las posibilidades de concretar puertos deportivos en la costa bonaerense en el trayecto Buenos Aires-Mar del Plata.
- Comparar entre tres localizaciones posibles en el área sur de la Bahía de San Borombom
- Establecer las ventajas y desventajas entre las tres localizaciones.
- Realizar recomendaciones sobre las acciones a llevar adelante.

Marco jurídico

El 3 de junio de 1992 se sanciona la Ley 24.093 o Ley de Puertos, que regula la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes y a crearse en el territorio de la Republica. Se considera puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptas para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transporte acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros y otros servicios que puedan prestarse a buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. La ley excluye los puertos o sectores de estos que sean destinados al uso militar o ejercicio del poder de policía estatal.

Los nuevos puertos deben ser habilitados por el Estado nacional, por habilitación otorgada por el PEN, comunicando dicha decisión al congreso nacional en un plazo no mayor a los 10 días. A los efectos de la habilitación se deben tomar en cuenta los siguientes parámetros:

- Ubicación del puerto
- Identificación de las instalaciones portuarias
- Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos
- Clasificación de los puertos según la titularidad del inmueble, uso y destino
- Aspectos vinculados con la defensa y la seguridad nacional
- Incidencia en el medio ambiente
- Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional
- Normas de higiene y seguridad portuaria.



Los puertos se clasifican en:

**SEGÚN LA TITULARIDAD DEL
INMUEBLE INMUEBLE**

NACIONALES
PROVINCIALES
MUNICIPALES
DE LOS PARTICULARES

SEGÚN SU USO

USO PÚBLICO
USO PRIVADO

SEGÚN SU DESTINO

COMERCIALES
INDUSTRIALES
RECREATIVOS EN GENERAL

Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o privado, con destino comercial, industrial o recreativo en terrenos fiscales o de su propiedad. Todos los puertos comprendidos en la ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluidas entre otras la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales.

Antecedentes

Conociendo la necesidad de desarrollar una red nacional de puertos deportivos en las costas marítimas y fluviales a fin de fomentar la actividad náutica deportiva la Secretaria de Turismo ha promulgado la Resolución N° 449/87 declarado de Interés Nacional el desarrollo de puertos náuticos deportivos. Esto ha motivado que hacia junio de 2001, el Centro de Análisis Navales CEDAN diseñara el Plan Delfín, un estudio cuyo objetivo es el desarrollar una red nacional de puertos deportivos en las costas marítimas y fluviales a fin de fomentar la actividad náutica deportiva, principalmente a vela.

La navegación deportiva requiere de seguridad náutica, adecuados servicios y atractivos turísticos y de esparcimiento y su operatividad y desarrollo se basa en puertos seguros, de buena accesibilidad y bien señalizados.

Teniendo en cuenta que la actividad náutica constituye una herramienta favorecedora del desarrollo de la conciencia marítima, resulta

necesario buscar una alternativa de puerto deportivo entre Buenos Aires y Mar del Plata, que favorezca la navegación deportiva segura.

Considerando que la náutica deportiva implican actividades generadoras de bienes y servicios que, en su mayoría, contribuyen al crecimiento económico regional y local, generan demanda laboral, puede señalarse que en ella convergen una importante variedad de emprendimientos industriales (navales y complementarios), turísticos, educativos y de servicios, con una gran incidencia en la economía.

La carencia de puertos naturales y la insuficiencia de los artificiales es el factor determinante de una desalentadora situación en el desarrollo de esta actividad en el litoral bonaerense atlántico, no así en el fluvial donde la cantidad de puertos argentinos y uruguayos en las riberas rioplatense arrastra los flujos en dirección oeste-este y los limita y condiciona en el sentido nort-sur.

La realidad actual de la navegación a vela en el Río de la Plata y en el Mar Argentino, muestra que es mínima en distancias medias y largas entre puertos argentinos y cortas entre estos puertos y los uruguayos. Generalmente se sostienen navegaciones cortas con zarpadas y regresos al mismo puerto.

La navegación deportiva al Sur de la ciudad de Buenos Aires, en el Río de la Plata y luego en el Mar Argentino, tanto a vela como a motor es muy reducida. De esta manera se desaprovecha el potencial de la costa, desarrollado tierra adentro por el crecimiento demográfico y el desarrollo turístico.

Estas deficiencias responden a que la navegación deportiva requiere seguridad náutica y busca esparcimiento. La navegación es segura si cuenta con adecuadas condiciones en la costa. Una de esas condiciones es la existencia de un puerto seguro con buen acceso. Otra, que la distancia entre un puerto y el siguiente sea lo suficientemente corta como para asegurar que al zarpar de uno pueda encontrar un buen refugio o auxilio cercano, incluyendo estaciones de búsqueda y rescate razonablemente próximas, si una avería o un temporal inesperado se presenta. Si esto no ocurre las navegaciones se limitarán a distancias cortas sin alejarse demasiado de cada puerto.

Entre las dificultades han existido, o aún existen, para concretar tales emprendimientos, cabe señalar que han existido combinaciones de factores negativos tales como la falta de planes a nivel de gobiernos e impedimentos legales y burocráticos.

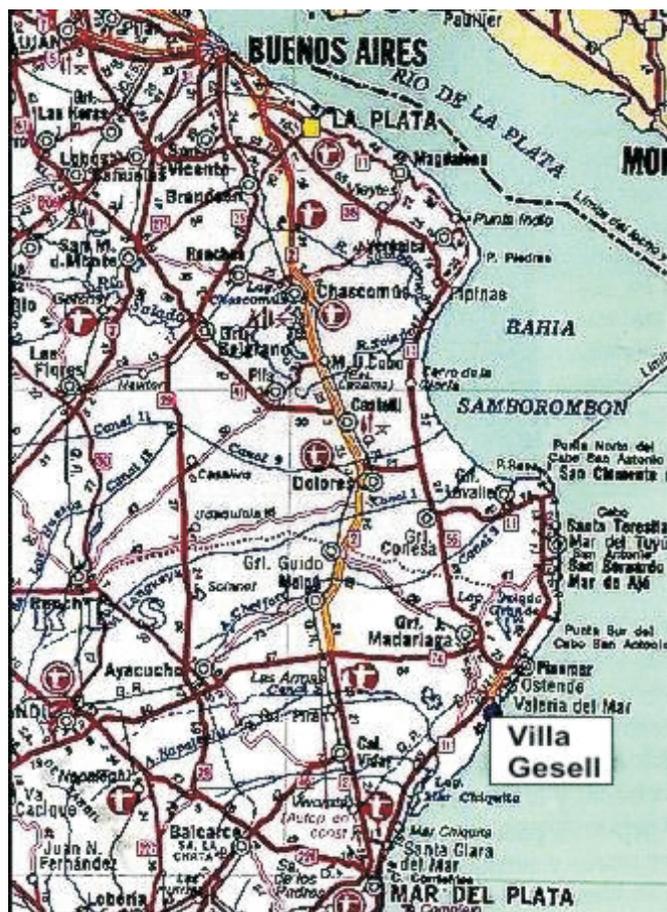
El primer paso para revertir la señalada lejanía de la conciencia marítima que se ha descrito y para impulsar el crecimiento de actividades afines, será necesario procurar que un mayor número de nuestros ciudadanos lleguen a conocer el mar y los grandes ríos, frecuentándolos asiduamente, descubriendo los Intereses Marítimos argentinos y, en particular, los relacionados con el desarrollo portuario.

El desarrollo portuario deportivo genera recursos económicos muy interesantes en campos como turismo, industria naval de construcción y de reparaciones; construcción, desarrollo, mantenimiento y operación de esos puertos, y de sus aspectos complementarios, tales como habilitación y mantenimiento de vías navegables, accesos, señalización y balizamiento, servicios de tripulación, de abastecimientos, de comunicaciones, etc., también podrán aparecer emprendimientos con servicios de hotelería y gastronómicos. Todas estas actividades serán fuente de una sensible demanda de trabajo para una considerable cantidad de gente, la que invertirá en construcción, mantendrá, operará y empleará los elementos, bienes y actividades específicas y afines. Los nuevos puertos que se habiliten se irán sumando para incrementar progresivamente la seguridad náutica lo que incrementará la actividad náutica deportiva y por ende la cantidad de embarcaciones, lo que redundará en beneficio de los municipios aledaños. Los gobiernos Nacional, Provinciales y Municipales son parte interesada en que esta reversión de escenario se produzca en un plazo razonablemente breve. El desarrollo de esta red de puertos deportivos a lo largo de las costas nacionales se convierte así en una perentoria necesidad.

La costa bonaerense es la que ofrece mejores perspectivas inmediatas de factibilidad por su gran desarrollo demográfico y turístico, por pertenecer al estado provincial más rico del país y por su proximidad a la Capital Federal. Si tenemos en cuenta que a partir de Quilmes no se cuenta con

puertos apropiados o de refugio y medios de auxilio, para embarcaciones medianas a vela que deseen navegar hacia Mar del Plata, las deficiencias son calaras, desde la ciudad de Buenos Aires hacia el Este y el Sur no existen buenos puertos seguros en número suficiente. (Ver mapa 1)

Mapa 1 Costa Bonaerense entre Buenos Aires y Mar del Plata



Si un yate quiere dirigirse de Buenos Aires a Mar del Plata y viceversa, prácticamente carece de apropiados refugios o de posibilidades de esparcimiento. Las distancias y, por consiguiente, el riesgo náutico, son grandes. En la costa bonaerense existen pequeños puertos que podrían mejorarse para alcanzar en una primera etapa las condiciones mínimas aceptables como alternativos o de refugio en la navegación hacia Mar del Plata.

El de Río Santiago es muy importante por las condiciones de infraestructura preexistentes el enorme desarrollo demográfico del Gran La Plata.



interesante desarrollo turístico que se proyecta incrementar, complementándolo con desarrollo urbano y hotelería interesante, su puerto natural no es óptimo pero admite importantes mejoras funcionales. El incremento esperado de turistas ante la obra en proyecto es considerable.

En Pinamar hubo un proyecto para erigir un Puerto Isla que en principio- no afectaría las excelentes playas que lo caracterizan; se preveía un proyecto de urbanización que lo complementara y se estimaba viable, sustentado en su considerable flujo turístico y en un consecuente aumento. Pero si bien se han comenzado los estudios hidrográficos y gestiones a nivel provincial y municipal, no ha prosperado por razones presupuestarias. El caso del Puerto de General Lavalle demuestra cierta viabilidad y cuenta con fuerte interés de las autoridades municipales.

Como indica Mónica García *“los espacios costeros son singulares, por lo tanto los paradigmas y modelos no son permanentes en el tiempo, ni se ajustan a todos los espacios”* (García, 2006). Algunos puntos de la costa bonaerense pueden, en un primer análisis, considerarse como interesantes para desarrollo de puertos deportivos, unos son atractivos naturales pero son carentes de abrigos portuarios, otros poseen puertos que requieren mejoras para una operación satisfactoria y, en tercer lugar, hay puntos con buenos puertos.

La factibilidad de erigir un puerto deportivo en la costa esta relacionada con la topografía, la hidrografía y la geología de la costa, con el compartimiento de las condiciones hidrológicas (del mar o del río), con el tamaño de la población próxima, estacional y permanente, con el turismo, con la atracción para inversores, con la posibilidad de emprendimientos inmobiliarios, con el apoyo estatal municipal, provincial y nacional-

En los casos en que la explotación de un puerto sea rentable es esperable la aparición de inversores privados para impulsar el desarrollo, que junto a organismos financieros públicos y privados, nacionales o internacionales, puedan llevar.

Proyecto de un puerto deportivo en san clemente del tuyu

La creación de un puerto deportivo en la punta sur de la Bahía de Samborombón es un proyecto que ha despertado un fuerte interés en el ámbito municipal, provincial y nacional. La ubicación y sus condiciones naturales otorgan a la ciudad de San Clemente del Tuyu la oportunidad de compartir con la ciudad de Mar del Plata los beneficios de poseer un puerto náutico para el desarrollo deportivo y turístico de la costa atlántica.

La Bahía de Samborombón que se extiende entre Punta Piedras y Cabo San Antonio, varios ríos y arroyos naturales desembocan en ella. Los efectos de la sedimentación han sido conformando distintos bancos y barras obstaculizando el propio drenaje de las aguas pluviales, afectando a su vez la navegación de pequeñas embarcaciones deportivas y pesqueras en la zona.

En el caso particular del Arroyo San Clemente, su desembocadura en la bahía se encuentra anegada por la Barra de San Clemente, la que condiciona preponderante su paso al estado de la marea semidiurna. (Ver Fig. 1)

Figura 1: Area De San Clemente



En el interior del arroyo se encuentran profundidades promedio de 0,60 metros, en el brazo Este, hasta proximidades del Oceanario Mundo Marino. El mismo con el paso del tiempo y los efectos de la sedimentación ha ido perdiendo paulatinamente profundidad y limitando su actividad a embarcaciones de muy poco calado, quedando además supeditado a las condiciones de marea reinante.

Un posible objetivo sería la creación de un club náutico en las cercanías del actual “Puerto San Clemente”. (Ver. Fig: 2), o bien en el Paraje denominado Tapera de Lopez (Ver. Fig: 3)

Figura 2: Puerto San Clemente



Figura 3: Tapera de López



En ambos casos el acceso a la ría requiere de una serie de obras vinculadas al dragado y señalización de accesos y espejos de agua para la maniobra y amarre de embarcaciones. El acceso presenta la dificultad de la accesibilidad, entorpecida por los bancos de arena y las mareas, que limitan el calado y la navegabilidad aun para barcos deportivos de pequeño porte, la señalización y balizamiento, que se encuentra en condiciones deficiente y poco actualizada en función de las cartas disponibles.

Puerto General Lavalle

La Ría Ajó ofrece un Puerto Natural ubicado 4,5 millas náuticas en el interior de la Ría desde la desembocadura de ésta en el Río de La Plata, su profundidad media es de 15 pies al cero local y en pleamar de 20 pies; el acceso al puerto está sujeto a la acción de las mareas. La corriente de las aguas y del reflujo que corren al mar y la corriente del flujo que viene del mar, posee una velocidad media de 4 nudos. (ver Fig. 4)

Figura 4: Detalle del Río Ajó y el emplazamiento de Gral. Lavalle





La costa de la Ría de Ajó es de desarrollo lineal sin salientes notables en su desembocadura con la Bahía, se registran bajas profundidades por asentimientos de sedimentos (Arena, Lino y Conchilla). El Puerto de General Lavalle está ubicado 4,5 millas en el interior de la Ría Ajó desde la desembocadura Río de La Plata (ver Fig. 5) y posee un murallón de cemento de 800 Mts. (Frente de atraque), dividido en tres sectores afectado el primero a la operatoria de buques pesqueros locales, un segundo sector afectado a la pesca deportiva y espacio recreativo y un tercer sector para amarre de embarcaciones deportivas.

Figura 5: Localidad de Gral. Lavalle



Problema:

El desarrollo portuario deportivo genera recursos económicos muy interesantes en campos como turismo, industria naval de construcción y de reparaciones; construcción, desarrollo, mantenimiento y operación de esos puertos, y de sus aspectos complementarios, tales como habilitación y mantenimiento de vías navegables, accesos, señalización y balizamiento, servicios de tripulación, de abastecimientos, de comunicaciones, etc., también podrán aparecer emprendimientos con servicios de hotelería y de comidas. Todas estas actividades serán fuente de una sensible demanda de trabajo para una considerable cantidad de gente, la que invertirá en construcción, mantendrá, operará y empleará los

elementos, bienes y actividades específicas y afines.

Los nuevos puertos que se habiliten se irán sumando para incrementar progresivamente la seguridad náutica lo que incrementará la actividad náutica deportiva y por ende la cantidad de embarcaciones, lo que redundará en beneficio de los municipios aledaños. Los gobiernos Nacional, Provinciales y Municipales son parte interesada en que esta reversión de escenario se produzca en un plazo razonablemente breve. El desarrollo de esta red de puertos deportivos a lo largo de las costas nacionales se convierte así en una perentoria necesidad.

La costa bonaerense es la que ofrece mejores perspectivas inmediatas de factibilidad por su gran desarrollo demográfico y turístico, por pertenecer al estado provincial más rico del país y por su proximidad a la Capital Federal. Si tenemos en cuenta que a partir de Quilmes no se cuenta con puertos apropiados o de refugio y medios de auxilio, para embarcaciones medianas a vela que deseen navegar hacia Mar del Plata, las deficiencias son claras, desde la ciudad de Buenos Aires hacia el Sur no existen buenos puertos seguros en número suficiente. En la costa bonaerense solo hay tres de razonables posibilidades operativas: La Plata, Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca.

Si un yate quiere dirigirse de Buenos Aires a Mar del Plata y viceversa, prácticamente carece de apropiados refugios o de posibilidades de esparcimiento. Las distancias y, por consiguiente, el riesgo náutico, son grandes. En la costa bonaerense existen pequeños puertos que podrían mejorarse para alcanzar en una primera etapa las condiciones mínimas aceptables como alternativos o de refugio en la navegación hacia Mar del Plata.

San Clemente del Tuyú posee un interesante desarrollo turístico que se proyecta incrementar, complementándolo con desarrollo urbano y hotelería interesante, su puerto natural no es óptimo pero admite importantes mejoras funcionales. En la misma ría de San Clemente, la Tapera de Lopez aparece como otra alternativa de fondeadero para naves deportivas. El de General Lavalle ostenta cierta viabilidad y cuenta con fuerte interés de las autoridades municipales. En Pinamar

se desarrollo oportunamente un proyecto de Puerto Isla que no afectaba las excelentes playas que lo caracterizan; se preveía un proyecto de urbanización que lo complementaba., pero lamentablemente no llego a concretarse por resultar demasiado ambicioso.

Algunos puntos de la costa bonaerense pueden, en primer análisis, considerarse como interesantes para desarrollo de puertos deportivos. Unos son atractivos pero carentes de puertos, otros poseen puertos que requieren mejoras para una operación satisfactoria y, en tercer lugar, hay puntos con buenos puertos. La factibilidad de erigir un puerto deportivo en la costa esta relacionada con la topografía, la hidrografía y la geología de la costa, con el comportamiento del mar, con el tamaño de la población próxima, estacional y permanente, con el turismo, con su atracción para inversores, con la posibilidad de emprendimientos inmobiliarios, con el apoyo estatal municipal, provincial y nacional.

Fuentes y metodología

Para lograr una visión amplia de problema a tratar se utilizaron fuentes indirectas y fuentes directas. Entre las primeras podemos clasificar las bibliograficas (Ley de Puertos, Documentos del CEDAN, .el Derrotero Argentino Parte 1- Rio de la Plata publicación del SHN), las cartográficas (cartas nauticas H-159, H-113) material producido por el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina. Tambien se utilizaron las imágenes satelitales obtenidas por Internet del programa gratuito Google Earth.

Entre las fuentes directas se realizaron entrevistas con personal de la Armada Argentina de la orientación Hidrografía, asimismo se recabo opiniones y experiencia de *yatchmens* (hombres del yatch) pertenecientes a los clubes náuticos de la ciudad de Mar del Plata. A partir de la información indirecta se procedió a la construcción de un cuadro de doble entrada comparativo de variables, geográficas y operativas. Posteriormente asociado a las fuentes directas se logro definir ventajas y desventajas de los emplazamientos analizados desde el punto de vista náutico. Finalmente se buscó realizar recomendaciones a modo de síntesis para poder definir la mejor opción al momento de realizar.

Resultados

A continuación y a modo de diagnostico se analizan comparativamente algunas variables físico-geográficas, humanas y operativas en los tres lugares que hasta ahora se han mencionado como alternativas entre Buenos Aires y Mar del Plata (General Lavalle, Puerto San Clemente y Tapera de Lopez).

[Observar cuadros comparativos a continuación]



Matriz sobre las condiciones geográficas de las áreas de estudio

CONDICIONES GEOGRAFICAS	GENERAL LAVALLE	SAN CLEMENTE ANEXO - TAPERA DE LOPEZ
CARACTERISTICAS GENERALES	Puerto Natural ubicado 4,5 millas en el interior de la Ría Ajó desde la desembocadura Río de La Plata y posee un murallón de cemento de 800 Mts. (Frente de atraque), dividido en tres sectores afectado el primero a la operatoria de buques pesqueros locales, un segundo sector afectado a la pesca deportiva y espacio recreativo y un tercer sector para amarre de embarcaciones deportivas.	Este tramo de la costa es baja y se inunda cuando el arroyo crece más de lo normal. Hay estero, lagunas, cangrejales, en las proximidades de la costa el fondo es blando.
HIDRO-GEOMORFOLOGIA	La Ría Ajó ofrece un Puerto Natural ubicado 4,5 millas náuticas en el interior de la Ría desde la desembocadura de ésta en el Río de La Plata, su profundidad media es de 15 pies al cero local y en pleamar de 20 pies; el acceso al puerto está sujeto a la acción de las mareas. La corriente de las aguas y del refluo que corren al mar y la corriente del flujo que viene del mar, posee una velocidad media de 4 nudos. La costa de la Ría de Ajó es de desarrollo lineal sin salientes notables en su desembocadura con la Bahía, se registran bajas profundidades por asentimientos de sedimentos (Arena, Lino y Conchilla).	Esta condicionado por la boca del Arroyo San Clemente, que limita el calado máximo admisible, donde la profundidad en el canal de acceso existe un banco, de fango y conchilla, pleamar es de 15 pies, extensión 20 Km, ancho 1 ½ Km En el interior del arroyo se encuentran profundidades promedio de 0,60 metros, en el brazo Este, hasta proximidades de Mundo Marino. El mismo con el paso del tiempo y los efectos de la sedimentación ha ido perdiendo paulatinamente profundidad y limitando su actividad a embarcaciones de muy poco calado, quedando además supeditado a las condiciones de marea reinante
METEOROLOGIA	En líneas generales el clima responde a los parámetros vigentes de la Costa Bonaerense sobre el Río de La Plata, siendo templado y húmedo con cierta tendencia a cálido, los vientos son leves y los temporales escasos. Cierre de Puerto: Este Puerto cierra por razones climáticas cuando la visibilidad es muy reducida por nieblas. Temperatura Promedio: La temperatura media anual es de 15° C con valores medios máximos de 21° C en el mes de enero valores mínimos de 8° C en el mes de julio. Precipitaciones Promedio: Los registros de precipitaciones (promedio anual) 802 mm. siendo julio el mes con máximas precipitaciones medias de 203 mm y enero con mínimos 48 mm. La temperatura medias de sus aguas es: Verano: 22° C Invierno: 12° C Otoño: 17° C Primavera: 20° C	En líneas generales el clima responde a los parámetros vigentes de la Costa Bonaerense sobre el Río de La Plata, siendo templado y húmedo con cierta tendencia a cálido, los vientos son leves y las temporales escasos, los vientos mas fuertes son del sector Sur (SE, S y W) y los menos intensos del NW el pampero y la sudestada son vientos típicos de su zona de acción. Temperatura Promedio: La temperatura media anual es de 15° C con valores medios máximos de 21° C en el mes de enero valores mínimos de 08° C en el mes de julio. Precipitaciones Promedio: Los registros de precipitaciones (promedio anual) 802 mm., siendo julio el mes con máximas precipitaciones medias de 203 mm y enero con mínimos. Precipitaciones Promedio: Los registros de precipitaciones (promedio anual) 802 mm. siendo julio el mes con máximas precipitaciones medias de 203 mm y enero con mínimos 48 mm. La temperatura medias de sus aguas es: Verano: 22° C Invierno: 12° C Otoño: 17° C Primavera: 20° C
VIENTOS PREDOMINANTES	Los vientos mas fuertes son del sector Sur (SE, S y W) y los menos intensos del NW; el pampero y la sudestada son vientos típicos de su zona de acción.	En Punta Rasa los vientos soplan en todas direcciones, debido a su geomorfología y su exposición a la interfase rio-mar, pero los predominantes son del Sur y del Este. Resultan muy importantes las Sudestadas.
MAREAS	La Ría Ajó se sujeta a la acción de las mareas; la corriente de las aguas de la Ría y del refluo corren al mar y la corriente del flujo viene del mar, posee una velocidad media de 1,5 nudos. Para conocimiento de la altura de mareas para ingreso a su puerto debe sumarse al horario tabulado para San Clemente del Tuyú (Tablas de Mareas – Servicio Hidrografía Naval) de una hora veinte minutos aproximadamente más. Influencia de la Ría Ajó- intensidad de corriente: Los vientos del sector Suroeste a Noreste y viceversa y la intensidad de las corrientes por plea y bajamar siendo la velocidad promedio de 4 nudos, aumentando a 6 nudos en la desembocadura de la Bahía Samborombón.	Al cero 8 pies.- En Pleamar de sicigias 15 pies.- En Bajamar de sicigias 10 pies.-

CONCENTRACION POBLACIONAL	El pueblo de General Lavalle cuenta con una población de 2000 habitantes.	La localidad de San Clemente del Tuyu cuenta con S/D habitantes.
ACCESIBILIDAD TERRESTRE	Por ruta Interbalnearia 11. La calle principal del pueblo de General Lavalle termina en el puerto.	Por ruta interbalnearia 11, camino al faro San Clemente, asfaltado. En la 1° bifurcación a la izquierda, por camino consolidado, se accede a Tapera de Lopez.

Matriz sobre las condiciones operatorias-portuaria de las areas de estudio

CONDICIONES OPERATORIA-PORTUARIA	GENERAL LAVALLE	SAN CLEMENTE ANEXO - TAPERA DE LOPEZ
PROFUNDIDAD DEL ACCESO	<p>La longitud aproximada es de 25 kilómetros, y el ancho promedio es de 165 mts, corre un caudal de agua salada teniendo variaciones conforme al movimiento mareológico. En épocas de crecidas extraordinarias producidas por la Sudestadas, produce desborde de las aguas alrededor de la Zona portuaria, no afectando a pobladores de la zona.</p> <p>Para conocimiento de la altura de mareas para ingreso al puerto debe sumarse al horario tabulado para San Clemente del Tuyú (Tablas de Mareas – Servicio Hidrografia Naval) de una hora veinte minutos aproximadamente más.</p> <p>La longitud del canal de acceso hasta el puerto local es de 4,5 millas náuticas y un ancho promedio de 165 metros, siendo toda su extensión apto para la navegación comercial (Buques Pesqueros de Rada o Ría) y náutica – deportiva, la profundidad en el canal de acceso en su desembocadura donde existe un banco de fango y conchilla en pleamar es de 10 pies.</p>	<p>La longitud aproximada es de 3 Kilómetros.</p> <p>Su navegación se sujeta a las mareas debiendo tener en consideración los valores tabulados para muelle San Clemente del Tuyú.</p> <p>Existe un fondeadero exterior con capacidad ilimitada, ofrece protección a embarcaciones de hasta 3 pies.</p> <p>En la desembocadura del arroyo San Clemente con el Río de La Plata, sobre su margen derecha se encuentra las instalaciones del Club Social de Pesca Náutica y Fomento San Clemente, donde pueden amarrar embarcaciones de placer o deportiva; Guardería náutica, apoyo comunicaciones y Restaurant.</p>
ACCESIBILIDAD MARITIMA	<p>CANAL DE ACCESO: ARRUMBAMIENTO AL CANAL N.N.W., S.S.E.</p> <p>Al W y a 6 millas de la Ría de San Clemente desemboca el Río AJO, cuya barra queda en seco en bajamar, pero una vez transpuesta aumenta la profundidad a 3 metros, llegando a 5,8 metros a los 3 kilómetros de su boca, su ancho se mantiene en 200 metros en todo el recorrido.</p> <p>El Puerto de General Lavalle es asiento de una reducida colonia pesquera que opera desde el muelle de hormigón armado ubicado paralelo a la margen este del río Ajó, con un frente de atraque comercial de aproximadamente 150 metros, el que recibe anualmente durante la zafra de la corvina negra un importante flota proveniente de Mar del Plata, Montevideo y Ensenada.</p> <p>El sector comercial de Puerto Lavalle cuenta con talleres de reparaciones navales y frente a la Subprefectura General Lavalle a unos 400 metros hacia el interior se encuentra el apostadero de un guardacosta.</p>	<p>ARRUMBAMIENTO AL ARROYO SAN CLEMENTE S.S.E. - NNW.- 350° - 170°.</p> <p>El acceso al arroyo en demanda de los muelles existentes, debe hacerse desde la posición del fondeadero ubicado al Av 132° y 2,4 millas del faro San Antonio adoptando una Dv 145°,5 la que dará suficiente resguardo de los bancos y bajofondos existentes en ambas bandas de esta derrota, hasta divisar la enfilación formada por la baliza de San Clemente, que se encuentra en la boca, y la luz o el muelle señalados en la carta, donde se encuentra el club náutico local. Una vez alcanzada la enfilación se podrá navegar hacia la baliza y luego de sobrepasarla, mantenerse sobre la misma enfilación hasta superar la barra; donde se encontraran postes de palmera clavados por el club náutico local.</p> <p>El franqueo de la barra de San Clemente, debe hacerse con sumo cuidado para evitar varar en barro muy blando, siendo necesario prestar especial atención a la derrota, el calado y la marea real existente. Esta maniobra es practicable para embarcaciones de hasta 1,5 metros de calado.</p> <p>Transpuesta la barra las profundidades aumentan pero no en demasía debiendo maniobrase con igual precaución hasta tomar puerto. Superando el muelle de Tapera de López existe una dársena para amarre. Con la ayuda de un baquiano se puede navegar por el río dos millas aguas arriba hasta el puerto de pescadores en proximidades del Oceanario Mundo Marino. Durante la zafra pesquera de junio a noviembre se mantiene dragada la vaguada existente a unos veinte/treinta metros de la costa ESTE del arroyo.</p>

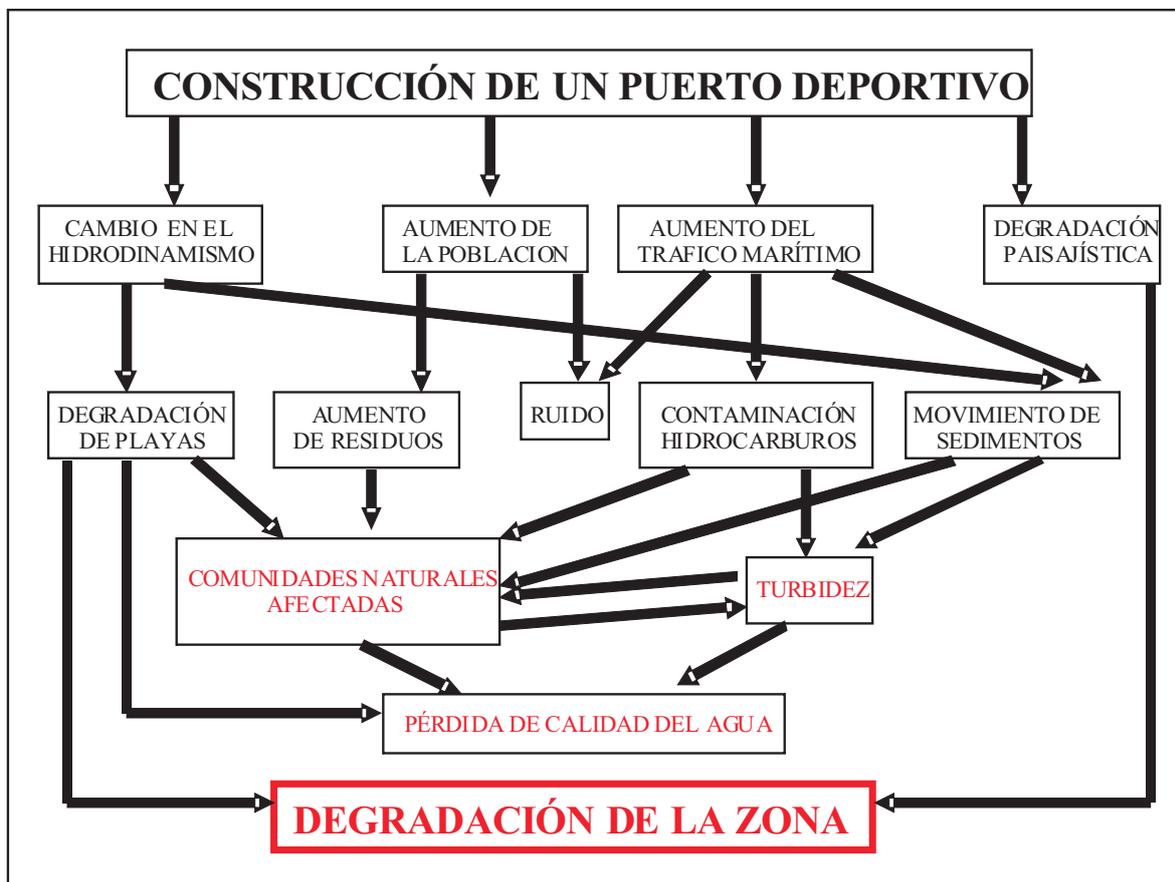


<p>BALIZAMIENTO</p>	<p>Teniendo en cuenta el canal de acceso en la Ría Ajó, el sistema de balizamiento está compuesto por una Baliza de acceso “RIA AJO”, situación geográfica Latitud 36° 20’ S, Longitud 56° 24’ W., que es utilizada por los Buques Pesqueros que operan en la zona.</p> <p>CARACTERISTICAS: Pilotes con dos plataformas, altura 8,3 Luz 0,5 S/ eclipse, solar, 2,5 luz blanca, destello cada 3 segundos.</p> <p>PUNTOS NOTABLES: Desde el mar o ríos: Bosque denominado “TACHO”, constituidos diversas especies entre las que se encuentran talas, siempre verde, pajonales etc., Iglesia de General Lavalle, dos luces rojas en una torre ubicada al Sur de la baliza Ría Ajó.</p> <p>CARACTERISTICAS DE LA COSTA: Este tramo de la costa es baja y se inunda cuando el río crece más de lo normal. Hay esteros, lagunas, cangrejales, en las proximidades de la costa el fondo es blando.</p>	<p>En el canal de acceso. Baliza "TAPERA DE LOPEZ", situación Geográfica Lat. 36° 16' S, Longitud 56° 45' W.</p> <p>SAN CLEMENTE DEL TUYU, situación geográfica Latitud 36° 20' S, Longitud 56° 52' w.</p> <p>Desde el mar en Punta Rasa se encuentra ubicado el Faro San Antonio Latitud 36°18.4 S, Long. 056°46.2 W, Luz color blanca 3 destello cada 20 Segundo.</p>	
<p>INFRAESTRUCTURA PORTUARIA (MUELLES, DARSENAS, AMARRAS, GRUAS)</p>	<p>Tipos de servicio que ofrece: Amarres, descarga de buques pesqueros, Provisión de Energía Eléctrica y agua potable.</p> <p>Vías de transporte de Carga: Transporte carreteros.</p> <p>Clubes Náuticos: No posee Club Náutico conformado.</p> <p>Áreas restringidas al acceso público: El Puerto no se halla delimitado para el ingreso y egreso de personas a la zona portuaria.</p>	<p>Puerto de la Bahía SAN CLEMENTE. Puerto Natural ubicada a orillas del río San Clemente, su construcción es de vigas y pilotes de hormigón armado, que corren paralelos a la costa, desde los cuales nacen pequeños muelles de madera.</p> <p>Muelle</p> <p>Su construcción fue propuesta por la Asociación Amigos de San Clemente. En la actualidad pertenece al Club Social de Pesca, Náutica y Fomento. Su espigón mide 250 metros, de los cuales 150 son de paseo público.</p> <p>Trabajan normalmente para la carga y descarga de pescado de los buques en este Puerto en forma manual.</p>	<p>Club Social de Pesca Náutica y Fomento Anexo Tapera de López posee un muelle de 40 metros de largo y tiene una dársena donde se amarran los veleros, guardería de lanchas y muelle para embarcaciones.</p>
<p>SERVICIOS EN TIERRA (LUZ, AGUA, ALOJAMIENTO, PROVEDURIA, SALUD)</p>	<p>Agua potable y Víveres: Víveres se pueden adquirir en cantidades ilimitadas en la zona.</p> <p>El puerto posee servicio de agua potable y energía eléctrica 220 y 380 vol.</p>	<p>Muelle San Clemente del Tuyú, construido de hormigón armado, de 120 Mts. y 4,50 de ancho promedio. Altura variable entre los 3 y 4 Mts. Posee sanitarios, además cuenta con un confortable restaurant,</p>	<p>Por su parte Tapera de Lopez cuenta con instalaciones sanitarias, sector arbolado con parrillas, restaurante, juegos infantiles.</p>

Discusión

El Manejo Integrado Costero requiere de un amplio análisis que presente una mirada integral del problema. A nivel teórico el desarrollo de un

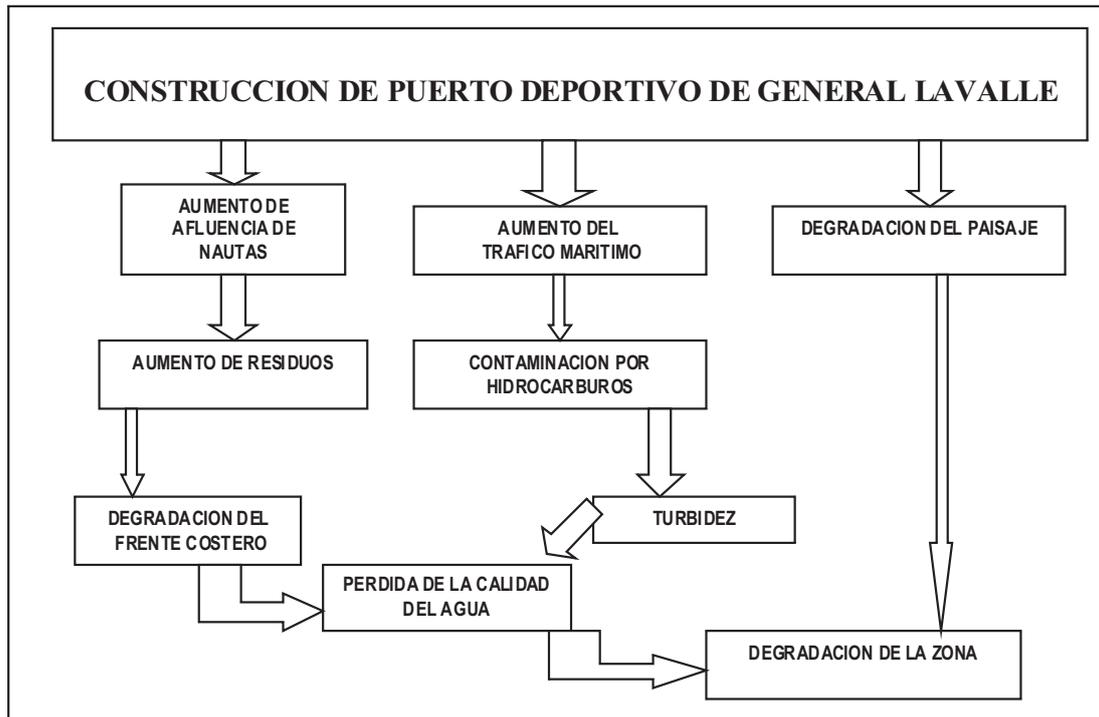
puerto deportivo puede presentar consecuencias poco deseables en los aspectos de hidrodinámica, ambientales y degradación del paisaje, tal como queda evidenciado en el siguiente grafico.



Fuente: Moreno Castillo, Isabel (2007)

Los proyectos analizados involucrarían un nuevo flujo de embarcaciones y un impacto moderado en las áreas de análisis, que si bien se encuentran próximas, generarían diferentes impactos

potenciales. Teniendo en cuenta el esquema presentado arriba se intenta reproducir el mismo para los casos de Lavalle y San Clemente.

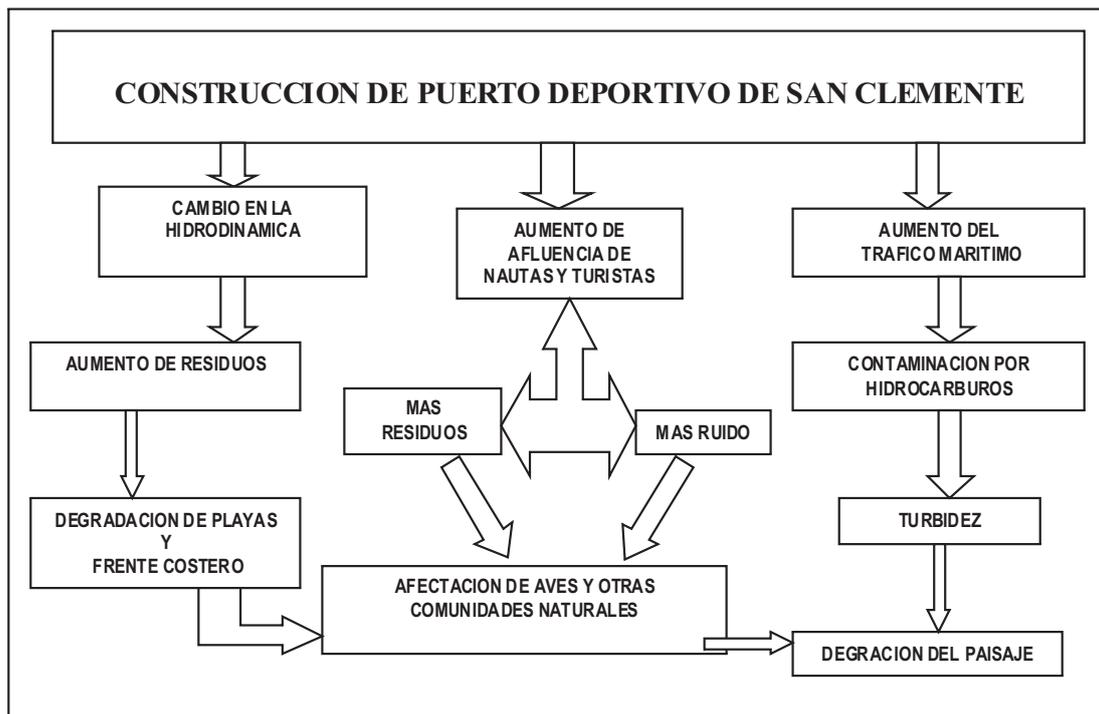


Fuente: Elaboración propia, adaptado de Moreno Castillo, Isabel (2007)

En el ejemplo del potencial puerto deportivo en General Lavalle se considera que el aumento de flujo náutico (en naves y personas) conllevará a la pérdida de calidad de agua por procesos asociados de contaminación por hidrocarburos y el aumento de residuos. Estos aspectos sumados a la esperada degradación del paisaje contribuirían a un proceso de pérdida de

calidad ambiental de la zona.

En el caso del potencial establecimiento de un puerto deportivo en el área de San Clemente se suman a los factores de degradación presentes en el ejemplo anterior, otros procesos de características hidrológicas y bióticas, generadas por la acción antropica.



Fuente: Elaboración propia, adaptado de Moreno Castillo, Isabel (2007)

Avanzando hasta este punto se hace necesario determinar las ventajas y desventajas que presentan los diferentes emplazamientos tomados en cuenta. Resumiendo la información del punto anterior se puede determinar:

Puerto General Lavalle:

Ventajas

Se trata de un puerto pesquero operativo con buenos accesos y adecuado calado para la navegación deportiva. En sus 800 metros de muelle, posee un área de amarre dedicado a las embarcaciones deportivas. El puerto tiene resueltos algunos temas operativos y de servicios (posee talleres de reparaciones navales.) La calle principal del pueblo (asfaltada) llega hasta el puerto. El acceso a General Lavalle es por ruta 11. Frente a la Subprefectura General Lavalle a unos 400 metros hacia el interior se encuentra el apostadero de un guardacostas.

La información sobre la batimetría es reciente, esto permite determinar las profundidades del acceso y del Río Ajo. Dentro del Río Ajo las profundidades tienen un promedio de más de 4 metros, lo que lo hace practicable para las embarcaciones deportivas. Se logra información de los patrones pesqueros locales que señalan que la mejor aproximación se logra por el acceso norte/noroeste.

Desventajas

El canal de acceso recorre 25 kilómetros. Las corrientes que se presentan durante las pleamares o bajamares son de 4 nudos. El acceso tiene poco balizamiento. Falta la identificación de cascos a pique. En épocas de crecidas extraordinarias producidas por la Sudestadas, produce desborde de las aguas alrededor de la Zona portuaria.

Puerto San Clemente del Tuyu

Ventajas

Presenta una importante urbanización con las prestaciones de servicios básicos y de esparcimiento propios de una localidad turística. Posee instalaciones portuarias derivadas de su actividad pesquera

Desventajas

Su accesibilidad se ve dificultada por la Barra de San Clemente ubicada en la desembocadura de la ría y que aflora en bajamar, el canal de acceso también presenta limitaciones a la navegación por el escaso calado y la influencia de las mareas. El balizamiento es inadecuado y falta dragado. Falta señalar enfilación para el acceso.

Anexo Tapera de López

Ventajas

Posee áreas de recreación, y de servicios como para pasar el día y una dársena destinada a embarcaciones deportivas de escaso calado.

Desventajas

El acceso por vía terrestre presenta un camino consolidado. Su accesibilidad se ve dificultada por la Barra de San Clemente ubicada en la desembocadura de la ría, el canal de acceso también presenta limitaciones a la navegación por el escaso calado y la influencia de las mareas, aunque en menor medida que Puerto San Clemente. El balizamiento es deficiente.

No hay batimetría reciente de la zona, por lo que resulta imprescindible determinar la posibilidad del ingreso de embarcaciones de un calado mayor a 1,5 metros. Falta señalar enfilación para el acceso.

Conclusiones

La Discusión nos lleva a determinar recomendaciones a partir de dos opciones:

Opción 1: La instalación del puerto deportivo en la Ría de San Clemente.

Opción 2: La instalación del puerto deportivo en el Río Ajo.

La Ría de San Clemente otorga numerosos beneficios al proyecto desde la Tierra al Mar, es decir para el Municipio, los comerciantes del área, el desarrollo urbanístico y el atractivo turístico. Desde el Mar hacia la Tierra en la visión de los nautas- usuarios del puerto, ofrece demasiados



través del dragado permanente, traería aparejado además de un alto costo, la modificación de las corrientes de sedimentaciones, el movimiento de las corrientes dentro de la ría y la afectación del hábitat de comunidades naturales (vegetales y animales). La recomendación es desalentar la instalación de un puerto deportivo en este lugar.

Por su parte, el Río Ajo presenta buen caudal y profundidad suficiente, para el calado de las embarcaciones que potencialmente pudieran utilizar esta estación portuaria. El acceso presenta deficiencias en su señalización por lo que se recomienda en primera instancia la necesidad de que el organismo pertinente (Servicio de Hidrografía Naval, dependiente de la Armada Argentina) realice el balizamiento y boyado de la aproximación a la desembocadura y del canal de acceso.

Como el Puerto de General Lavalle es utilizado con fines de pesca, se considerara recomendable la sectorización del muelle ya existente paralelo a la línea de costa y oportunamente el trazado de un muelle transparente para el amarre de las embarcaciones deportivas. Esta sectorización del muelle debe también trasladarse a las instalaciones portuarias en tierra (talleres, guarderías, grúas, etc.) como asimismo las instalaciones sanitarias y de alojamiento, parte de las cuales pueden estar satisfechas por la misma localidad. Es necesario además el compromiso de la autoridad de Prefectura Naval para brindar tanto seguridad náutica, como seguridad en las zonas de amarre. Desde el aspecto civil el Municipio a través de secretarías de su ejecutivo debería incentivar el uso y frecuencia de presencia de estas embarcaciones, fomentando el área de Turismo, Medio Ambiente y Economía.

De trazarse un muelle transversal de hormigón se generarían un enorme perjuicio ambiental, encerrando las aguas, modificando las corrientes de la ría y las de mareas. Este impacto además aumentaría los procesos de sedimentación en áreas no deseadas y produciría en determinados momentos del día una sensible disminución del caldo de un lado u otro del muelle. Este fenómeno restaría operatividad al uso de amarre deseado, aumentaría la turbidez del agua, aumentaría los olores en el área por falta de circulación normal del

agua y modificaría asimismo la flora y fauna del sector.

La recomendación de realizar un muelle transparente, por su parte, asegura el flujo libre de las aguas de acuerdo con las corrientes de mareas y mantiene la hidrodinámica costera de la ría. Su traza no debería ser transversal sino que debería describir un ángulo, curva o forma de L, teniendo en cuenta la posibilidad de disminuir al máximo la exposición de los materiales de construcción de dicho muelle, a los flujos de corrientes de la ría. Un factor fundamental previo a la toma de decisión en la construcción de un muelle de estas características sería conocer la cantidad y granulometría de los sedimentos depositados en las inmediaciones de las estructuras de protección de la costa.

Parte II

“Los puertos en el tiempo”

Maximiliano Camarda

Guillermo Colombo

Gustavo Chalier

Susana S. González

Fernando Jumar

José A. Mateo

María Emilia Sandrín



Una aproximación a los estudios sobre el comercio entre el Espacio Portuario Rioplatense y la España Peninsular durante el siglo XVIII

Maximiliano Camarda
IdIHCS - FHCE/UNLP
maximilianocamarda@hotmail.com

Este trabajo es una primera mirada sobre la historiografía dedicada a las relaciones comerciales entre la España peninsular y la América española y su fin es dar cuenta brevemente de algunos de los trabajos más importantes desarrollados, sus fuentes, metodologías y problemáticas, con el fin de dilucidar sus transformaciones a lo largo del tiempo e insertar algunos elementos de la investigación que estamos desarrollando en la misma. No tiene intención de lograr un exhaustivo relato de la historiografía, ni plantear un estudio pormenorizado de las obras seleccionadas, sino plantear, en primer lugar, las líneas generales por donde a pasado la preocupación de aquellos investigadores que abordaron las relaciones comerciales entre la España peninsular y América y específicamente en la Región Río de la Plata.

El análisis del proceso económico a partir de la relación entre América y Europa a partir de 1492 nació con el proceso mismo, es decir, los propios contemporáneos comenzaron a evaluar sus características, nosotros tomaremos los más representativos a nivel historiográfico, por ello partimos del análisis realizado por Earl J. Hamilton durante la década del treinta del siglo pasado hasta llegar a recientes investigaciones.

I

Las primeras investigaciones relacionadas al estudio de los flujos comerciales ingresados a la España Peninsular provenientes de América, se concentraban en la llegada de metales preciosos que anualmente arribaban y en los efectos que produjeron en Europa, con el fin de determinar el papel de América en la acumulación originaria que permitió el desarrollo capitalista. Un investigador pionero fue Earl J. Hamilton, quien en su libro editado en 1934, llamado *El tesoro Americano y la revolución de los precios en España 1501-1650* se

centro en establecer la cantidad de oro y plata importadas a través de España durante un siglo y medio. Las fuentes que utilizó son las cartas de la Casa de Contratación, los registros de carabelas y galeones y los diarios de entradas y salidas que llevó el tesorero de la Casa de Contratación llamado "*La cuenta y razón*". Su objetivo general fue abordar la llamada crisis del seiscientos concluyendo que, en palabras de Tomás Martínez Vara "*...la evolución combinada de los precios y salarios en España habría impedido la inflación de los beneficios; el derrumbe de las remesas y el desbarajuste del precio de la plata hicieron el resto, barriendo drásticamente cualquier iniciativa privada de inversión. El momento álgido de remesas llegadas de Indias se concentraría en la década de 1591- 1600, fechas a partir de las cuales la tendencia se invierte y toca fondo hacia 1650*" (Martínez Vara, 1994: 194).

En la misma línea se encuentra el monumental trabajo realizado por Pierre y Hugette Chaunu quienes a partir del volumen y la cantidad de navíos que ingresaron al puerto de Sevilla reafirman las conclusiones realizadas por Hamilton. Estos autores, plantean que el siglo XVI fue un período de desarrollo económico y en el XVII, en cambio, producto de la saturación de mercancías europeas comienza el declive del comercio, fundamentalmente a partir de 1620.

Otros trabajos como los realizados por Antonio García Baquero aportan nuevos datos sin establecer diferencias significativas con "la ley general" (I) establecida, en su trabajo "*Andalucía y la Carrera de Indias, 1492- 1824*" (García-Baquero González, 2002) en donde cuestiona el crecimiento de Andalucía durante el período la primera centuria a partir del inicio de su relación de Andalucía con América, ya que plantea que la falta de materias primas, mano de obra especializada, capitales y el desajuste de salarios y precios no permitió que se produjese una transformación que

permitiera hacerse cargo de la demanda americana, además determina que los beneficios obtenidos no se reinvirtieron en actividades productivas. Continúa el análisis a partir de la siguiente centuria, el siglo XVIII, en donde determina que hubo crecimiento, centralmente a partir del inicio del período de los Borbones en la monarquía productiva, observa el autor, de un cambio sustancial que permitió un crecimiento sostenido durante todo el período (1717- 1778), pero que no logró, igualmente, un cambio en torno a una modificación estructural necesaria para que se plasme este crecimiento en un cambio de modelo. El regularizado análisis de la existencia de la crisis del siglo XVII va a perdurar, si tomamos como punto de partida los estudios de Earl Hamilton, medio siglo aproximadamente, hasta fines de la década del setenta y principios de los ochenta del siglo pasado.

Varios de los trabajos mas importantes realizados durante el mismo período, centrados fundamentalmente en el espacio ocupado por Nueva España, sin explicitarlo, buscaban las causas de la crisis, corroboraron esta hipótesis, dando por supuesto la existencia de la misma del siglo XVII en este espacio, concentrando sus esfuerzos en buscar las causas que la provocaron. De esta forma, Woodrow Borah planteó que producto de la caída demográfica descendió la mano de obra afectando todas las actividades económicas, incluida la minería (Borah, 1975). El trabajo de Françoise Chevalier continuaba con esta hipótesis al afirmar que las haciendas a mediados del siglo XVII tuvieron una clara tendencia a la autosuficiencia (Chevalier, 1975).

II

Si bien los artículos relacionados con el comercio entre Europa y América se pueden rastrear desde la década del sesenta del siglo pasado (Morineau 1968, Morineau 1971), fue a partir de la publicación del libro de Michel Morineau en la década de los ochenta del siglo pasado, cuando la crítica tuvo eco en los especialistas y en los espacios institucionales. Tomando como punto de partida el análisis de unas fuentes como las *Gazettes Holandesas*, que hasta ese momento no habían sido utilizadas para analizar la entrada de metales preciosos a Europa provenientes de América el

autor, realizó un cambio mas que sustancial en la idea que se tenía hasta ese momento de las características del comercio. Lo cual le permite determinar que no existió una crisis de los metales durante el siglo XVI “*etrange hallucination provoquée par une lacune de l'information*” (Morineau, 1985: 218). Determina que tanto en el siglo XVII como en el siglo XVIII, la tendencia es al alza. El autor se centra en el comercio legal, tomando una fuente no oficial pero que cuenta con un abordaje exhaustivo, lo que le permite reconstruir el comercio poniendo la mirada en Europa, determinando que no solo era importante la llegada de metales preciosos, sino que también es necesario analizar como estaba organizado el comercio, los flujos circulatorios y el stock. Por otra parte, amplía el panorama al aseverar, en su trabajo, que los metales preciosos eran solo una mercancía más en el comercio existente entre Europa y América.

Durante la misma década, e influenciados por el trabajo ya citado, se produjo, un florecimiento de investigaciones que se volcaron a estudiar los espacios americanos y su relación con el comercio europeo, por un lado para discutir la hipótesis de la crisis del siglo XVII. Por otro lado, para ver la interrelación de los distintos espacios y el papel que cumplieron los actores y por último comenzaron a extender su análisis a partir de las llamadas reformas Borbónicas.

Un gran número de autores comienzan a discutir la existencia o no de la crisis del siglo XVII en América, entre estas cabe destacar la labor de Ruggiero Romano (Romano, 1993), quien devela el “eurocentrismo” de las investigaciones desarrolladas ya que se centraron en la llegada de metales preciosos a Europa, cuando, desde la realidad americana, lo importante era lo que quedó en el espacio americano, esto es lo que el autor denominó coyunturas opuestas. Nuevas investigaciones de la década del ochenta relativizaron la existencia de la crisis en América a partir de los estudios de Juan Carlos Super (Super, 1983) quien se centra en la región del Bajío Oriental en Nueva España y el trabajo de TePaske y Klein quienes abordan la dinámica económica a partir del análisis de los ingresos fiscales (Kamen, Israel, Te Paske y Klein, 1982).



El libro de Zacarías Moutoukias, construye a partir del análisis de las fuentes extraídas del Archivo Municipal de Ámsterdam, un trabajo en donde su objetivo es colocar a Buenos Aires en el sistema ya descrito por Assadourian de la articulación de las economías regionales en donde Buenos Aires se encuentra como punto de conexión a partir del “... *comercio ultramarino basado en la exportación de metales preciosos, gravitación de la administración en la vida comercial...*”. Por otra parte, aborda el tema del contrabando, tomando la mirada renovada iniciada por Carlos D. Malamud, quien ve contradicciones en la legalidad vigente y un cierto “*acuerdo implícito con la Corona*” para este tipo de tráfico (Malamud, 1982).

Por otra parte, en España, a partir de la década del setenta del siglo pasado, comenzaron a realizarse estudios regionales centrados en el impacto de las reformas borbónicas a nivel regional y el beneficio de estas en lo concerniente al proceso de industrialización.(II) Sus objetivos se encuentran enmarcados en analizar y debatir las causas de la industrialización de aquellas zonas que lo lograron y aquellas que no lo lograron. En cambio, para los estudios de la región Río de la Plata, las investigaciones se centraron en evaluar el impacto de las reformas para el proceso independentista posterior.

John Robert Fisher es quien comenzó a elaborar a partir de los registros de los buques que los funcionarios de aduana redactaban en los puertos de salida un trabajo sistemático sobre el comercio entre América y la España peninsular posteriormente a la promulgación del Real decreto de Libre Comercio (Fisher, 1993). En su estudio, encuentra que gracias a la promulgación de este decreto se incrementó notablemente el intercambio durante el período solo descendiendo en aquellos momentos de guerra o bloqueo. Esta explicación generó críticas por parte de varios historiadores. Josep Delgado Ribas, por ejemplo le cuestionó el año que se toma por medida 1778, el cual fue de menor flujo comercial por los problemas militares con Inglaterra y por el impacto de la inminente declaración del reglamento. En cambio, García Baquero plantea la insuficiencia del corpus de fuentes analizado por Fisher para sus afirmaciones

e inserta dos nuevas fuentes, los derechos contribuidos a la Real Hacienda y las notas de carga, con las que relativiza el espectacular crecimiento y que los datos aportados solo representan un 20 % del total.

En la última década, si bien la producción de trabajos aumentó notablemente, en su mayoría se encuentran abocadas a realizar estudios de caso, centralmente a partir de un actor o un grupo reducido de actores, inmigrante de la península, su derrotero y relaciones establecidas, por lo tanto, tres trabajos abordaron la relación comercial entre el Espacio Portuario Rioplatense y la España Peninsular. La primera es la de María Jesús Arázola Corvera quien realizó en su investigación un recorte temporal de veinte años 1737 a 1757, si bien realiza un amplio tratamiento de fuentes, en especial las licencias otorgadas para partir al Río de la Plata, no ofrece un cambio sustantivo en las apreciaciones ya desarrolladas en el pasado.

La tesis inédita en castellano de Fernando Jumar realiza un corte temporal de algo menos de cien años desde 1680 a 1778, y si bien toma un amplio abanico de fuentes, las notas de aduana ocupan un lugar central, que se realizaba cuando un sujeto se dirigía a la autoridad recaudadora para informarle que iba a enviar algún bien fuera de la jurisdicción, siendo ese registro una fuente que permite reconstruir el envío de mercancías, las cantidades, quiénes lo efectuaban y a dónde (Jumar, 2002). A las conclusiones que llegan están centralmente orientadas al espacio rioplatense en el cual plantea, entre otras cosas, dos elementos fundamentales. El primero de ellos está relacionado al contrabando ya que relativiza la importancia del mismo al plantear que “*Ese aplica al estudio de las realidades americanas del siglo XVIII con el contenido que tiene actualmente. En el siglo XVIII pude detectar que el límite de tolerancia para los actos que hoy se relevan de corrupción era diferente, mientras que la Corona recibía su parte los individuos son enjuiciados por cometer excesos, pero no por el hecho mismo de aceptar regalos que tienen como efecto la suspensión temporaria de las disposiciones reales en cuanto al comercio*” (Jumar, 2002).

Y por otro lado, a partir de la presencia e interrelación de portugueses (especialmente asentados en Colonia) e ingleses en un espacio común con los españoles, el autor plantea la existencia de un complejo portuario "...es necesario tener presente que el Río de la Plata durante la dominación hispánica no constituía una frontera entre sus dos bandas y que existió un complejo portuario formado por las ciudades-puerto (buenos Aires, Colonia do Sacramento y Montevideo) y un número indefinido e indefinible de desembarcaderos ad-hoc" (Jumar, 2001). El complejo descrito por el autor entró en "crisis" recién en 1777 con la enorme expedición militar que desembarcó en el Río de la Plata e invadió Colonia de Sacramento.

Por último se encuentra el trabajo realizado por Hernán Asdrúbal Silva quien se centra en "...las características, condiciones y desarrollo del movimiento comercial entre España y el Río de la Plata" a partir de la promulgación del reglamento para el Comercio Libre hasta 1810 año en donde, en principio, se establecería una ruptura con el desenvolvimiento previo. A partir de la división en tres, las rutas que conectaron a América con la España peninsular: Cádiz, del Mediterráneo y del Noroeste-Cantábrico realizó un replanteo de la vinculación. Las fuentes que utiliza mayormente están establecidas por J. Fisher complementadas con otras extraídas del Archivo General de la Nación Argentina y de los Archivos locales españoles (de donde extrae, a partir de los diarios de viaje, los recorridos de los barcos y sus características) lo que le permite un abordaje diferente si bien no modifica sustancialmente las problemáticas ni los resultados previos.

En los últimos tiempos las investigaciones se desarrollaron en general en analizar las estrategias y desenvolvimientos de los actores sociales, en este caso los comerciantes, sin realizar previamente un estudio sistemático de algún aspecto del comercio, sino, mas bien, a partir de un caso particular, exitoso, dar cuenta de un proceso histórico como afirma Fernando Jumar "...los estudios sobre los comerciantes de Buenos Aires se centran en un personaje elegido en función de su pertenencia a lo que se podría llamar la "élite de

archivo", es decir, individuos más fáciles de estudiar por el mayor número de fuentes existentes accesibles al investigador. Es posible que este acercamiento al tema haya generado algunas distorsiones." (Jumar, 2001). Otro grupo de trabajos se centran en una reelaboración de las conclusiones a partir de la inclusión otros métodos de análisis o nuevos interrogantes tomando la labor y los datos proporcionados por otros autores en textos clásicos (III).

Mi trabajo en particular tiene como objeto el analizar el comercio entre el Espacio Portuario Rioplatense y Cataluña entre 1778 a 1820.

III

El comercio entre Cataluña y el espacio portuario rioplatense, si bien comenzó previamente a la conformación del virreinato, cobró mayor impulso a partir del mismo, como afirmaba el Teniente José de Espinosa, de la expedición de Malaspina "...la población de Montevideo crece de día en día con la franquicia del comercio y la concurrencia de buques de los puertos habilitados de la Península, especialmente las embarcaciones catalanas" (Malaspina, 1938: 278). Es necesario remarcar que la importancia del comercio se daba a partir de la doble articulación de productos catalanes (aguardiente, indianas, entre otros) y productos locales (cuero, sebo, plumeros) (IV) lo que permitió una agilización del comercio y un incremento de las ganancias. Un dato significativo de la relación de los cuarenta comerciantes matriculados catalanes en América para el año 1796, dieciséis se encontraban en el consulado de Buenos Aires: Jaume Alsina i Vergès, Joan Viola, Joseph Roca, Ignasi Tomba, Fransesc Bosch, Antoni Ferrer i Llavallol, Joaquim Pinto, Adjutori Clascà, Miquel Cornet, Jaume Nadal, Joan Reixach, Santiago Flotats, Montéis i C^a, Joan Viladerbó, Joseph Riera y Antoni Carbonell (Almanak Mercantil, 1796: 433-434).

En torno al comercio de Cataluña con América previo a las reformas borbónicas, Carlos Martínez Shaw plantea que "...los catalanes parecen haber intervenido, con mayor o menor intensidad en la carrera de Indias desde la apertura misma del mercado americano, a pesar de la vigencia del monopolio de la ciudad de



Sevilla” (Martínez Shaw, 1975: 4) dado que se realizaban escalas portuarias en Sevilla, Lisboa, y Cádiz; por medio de “...la Reial Companyia de Comerç de Barcelona a Índies” y a través de las casas comerciales catalanas asentadas en Sevilla y/o Cádiz.

Con el correr del siglo XVIII y en forma acelerada a partir de la promulgación del “Reglamento para el comercio libre” comenzó a vitalizarse la importancia de la flota mercante catalana para el desarrollo del comercio Atlántico. Josep Delgado Ribas comenta que “por su eficiencia y reducción de costes, la marina colonial catalana se impuso a la de todo el Estado Español” (Delgado Ribas 1987: 66) siendo sus características más importantes: a) Una menor incidencia de los salarios en los costes de explotación ya que se les daba a quienes trabajaban una parte proporcional de las ganancias. b) La reducción al máximo de la estadía del barco en el puerto ya que mantenían un circuito de transporte de mercancías con fletes. c) La realización registros múltiples que permitían la carga y descarga en varios puertos españoles. d) La expedición atlántica constaba de paradas en varios puertos americanos hasta que la venta total de la mercadería.

Estos factores hicieron que la marina catalana contara a principios del siglo XIX

“...con 200 buques solamente en la carrera de América, con 6000 tripulantes” (Ruiz, 1994: 178) y por lo tanto haya sido la mas perjudicada por los conflictos con Inglaterra que culminó con la derrota militar de España y la imposibilidad de continuar realizando el comercio con buques propios. Pese a ello, el comercio con América continuó con “...el regreso a formas de gestión comercial utilizadas durante las dos primeras décadas del siglo XVIII; una vez más, Lisboa, Gibraltar y Filadelfia adquirirán un puesto fundamental en el circuito de distribución colonial catalán: el de intermediarios.” (Delgado Ribas, 1982: 158).

Las guías por las cuales se movieron los estudios sobre las relaciones comerciales entre la España Peninsular y América fueron de lo macro a lo micro, con creciente complejización y un número mayor de problemas. En otras palabras podríamos decir que pasaron de centrarse en abordar problemáticas europeas (la crisis del

seiscientos) y generales a una apertura de cuestiones específicas de distintos espacios americanos y europeos, redefiniciones a partir de nuevas fuentes estudiadas ya no concentradas únicamente en la Casa de las contrataciones, se pasó de hacerse hincapié desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII a una concentración en la segunda mitad del XVIII y especialmente las últimas décadas de ese siglo, teniendo como ejes centrales el impacto de las llamadas reformas borbónicas en los distintos espacios y en las relaciones comerciales. En este contexto se inserta nuestro proyecto de investigación que se centra en las relaciones comerciales entre el Espacio Portuario Rioplatense y Cataluña a partir del estudio de fuentes que nos permitan establecer las características que tuvo, las transformaciones que sufrió y los elementos que perduraron a través del tiempo.

Nuestro objeto de estudio parte de la vinculación comercial entre la región Río de la Plata y Cataluña. Tomamos como punto de partida la escala de análisis desarrollada de Asdrúbal Silva sobre el comercio del Río de la Plata con la España peninsular pero con la intención de aproximarnos a las características de una de las regiones específicamente como lo es Cataluña.

El período que nos proponemos abordar es el comprendido entre el llamado Reglamento de Libre Comercio y las leyes proteccionistas promulgadas en España en 1820. Las fuentes con las que trabajamos provienen de Archivos americanos y catalanes y nos permite abordar el proceso a partir de la región de salida y llegada de las mercancías. En particular tomare centralmente para el comercio de cueros como para las mercancías que llegaban al Espacio Portuario Rioplatense las notas y guías de aduana ya que me permite aproximarnos a los cueros que tuvieron como destino Cataluña y aproximarnos a las mercancías que llegaban para su venta buscando establecer ¿qué alcance tuvo el comercio catalán en el Espacio Portuario Rioplatense a partir de las reformas borbónicas?

Por otra parte, para poder determinar la regularidad del vínculo, a partir de los datos que nos suministra el diario de Barcelona, en los barcos que llegaban y partían de su puerto y aquellos que

transportaban cueros provenientes de Cádiz. También nos introduciremos en las cantidades de cueros que llegaban a Cataluña a partir de los datos proporcionados por los corredores comerciales quienes, asentaban las ventas que se produjeron en el mismo puerto, y finalmente abordaremos las características de las industrias de Igualada que se dedicaban a trabajar con los cueros rioplatenses ya que era fundamental para poder desarrollar la industria. A partir de la particularidad que le otorgaba el hecho de necesitar para la dinámica social y económica catalana la importación de cueros, lo que nos permite tener como supuesto la diferente sintonía que tuvieron los catalanes en relación al resto de la península y de la corona, lo que nos lleva a preguntarnos ¿Qué papel ocuparon los catalanes en las transformaciones económicas y políticas rioplatenses? Y dado que desde 1813, el Rey Fernando VII prohibió el comercio con las “colonias rebeldes”, como planteamos, si tomamos la importancia de los cueros de Buenos Aires, ¿Qué mecanismos y trascendencia tuvo la prohibición del comercio? Por último, considerando la necesidad de comerciar con el Río de la Plata y que dos de los revolucionarios más importantes fueron catalanes: Joan Larrea i Espeso y Doménech Matheu i Xicola ¿Fomentaron los catalanes el proceso independentista rioplatense?

(I) Dada la gran proliferación de trabajos del autor -más de ciento cincuenta publicaciones- quien comienza a fines de la década del sesenta del siglo pasado hasta principios del nuevo milenio, en varias ocasiones volvió sobre sus pasos, modificando afirmaciones pero mantuvo un marco estructural sólido.

(II) Algunos textos son: Llopis Agelán, Enrique “La formación del “desierto manufacturero” extremeño, el declive de la pañería tradicional al final del Antiguo Régimen” en Zapata Blanco, Santiago (ed.) *La industria de una región no industrializada: Extremadura, 1750- 1990*, Universidad de Cáceres, 1996. Miguel López, Isabel “El mundo del comercio en Castilla y León al final del Antiguo Régimen.” Valladolid, Universidad de Valladolid, 2000. Alonso Álvarez, Luis *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)* Resumen de la tesis presentada para aspirar al grado de doctor en Geografía e Historia., Barcelona, Universitat de Barcelona. 1984. Alonso Álvarez, Luis “Comercio exterior e atraso económico. Os intercambios de Galicia con Latinoamérica, 1764- 1868” en

Alonso Álvarez, Luis (coord.) *Os intercambios entre Galicia e América Latina*, Santiago de Compostela Universidad de Santiago de Compostela. 1999. Basurto Larrañaga, Román *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, Servicio Editorial del País Vasco, 1983. Fernández Albadalejo, Pablo *La crisis del Antiguo Régimen en Guipuzcoa, 1766- 1833. Cambio Económico e Historia*, España, Espasa Akal, 1975. Azcona Guerra, Ana M. *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*, Gobierno de Navarra, 1996. Navarra García-Baquero Gonzalez, Antonio “Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII”, en “Agricultura, comercio colonial y crecimiento de España”, Barcelona. 1974. Navarra García-Baquero Gonzalez, Antonio *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla., 1972. Ardit Lucas, Manuel *Revolución liberal y revuelta campesina. Un ensayo sobre la desintegración del Régimen Feudal en el país valenciano (1793-1840)* España, Ariel, 1977. Lluch, Ernest “La via Valenciana. Recerca i pensament” Barcelona, Afers. Catarroja-Giralt, E. “L`estructura económica del País Valencià” 1970. Ribes, Vicent *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*, Valencia, Diputación Provincial de Valencia, 1985.

(III) Algunos ejemplos son: Salles, E. C. y H. O. Noejovich “El tráfico americano durante el período colonial y el escenario político- económico europeo” en *Investigaciones Económicas*, Vol. LXIII, 249, julio- septiembre. Universidad Nacional Autónoma de México. 2004. Caporossi, O. “¿El fraude monetario hispano, hacia una dialéctica atlántica?” en *Anuario Americano Europeo*, N° 4 -5. 2006- 2007; entre otros.

(IV) Si bien no hay un trabajo sistemático que aborde la industria del cuero en Cataluña, algunas monografías orientadas a la industrialización textil en Igualada nos dan indicios de la principal industria de la región: el cuero. Torra Fernández, L “Comercialización y consumo de tejidos en Cataluña (1650- 1800)” en *Revista de Historia Industrial*, N° 11, 1997 y Torras Elias, J. “Gremio, familia y cambio económico. Pelaires y tejedores en Igualada, 1695- 1765” en *Revista de Historia Industrial*, N° 2, 1992.

Los vaivenes de una “revolución productiva”. Los orígenes de la política pesquera de la administración Menem (1989-1991)

Guillermo J. Colombo
UNMdP - CONICET - GESMar
gcolomb@mdp.edu.ar

Promediando los años 90', tras una década record en los volúmenes de exportación de productos pesqueros, el comienzo del nuevo milenio mostraba que semejante crecimiento tenía un costado más oscuro. La orientación de la política para la pesca, la cual había asegurado la multiplicación de la explotación pesquera, se sustentó en la sobrepesca del principal recurso del mar argentino -la merluza hubssi-, en la apertura indiscriminada que implicó la llegada de numerosos buques extranjeros para pescar en nuestras costas y el incremento de la precarización laboral de un importante sector de la mano de obra. En el año 2000, cuando las consecuencias de la crisis afectaban profundamente a la actividad pesquera, un cronista indicaba: *“La luz de alarma se encendió de pronto y como para siempre: no había más merluza y todo lo que había sido eficacia, crecimiento y divisas se convirtió en su contrario porque empezó a escasear el pescado más popular, el que más le interesa a España, el que se consume en el débil mercado interno, el que más importa y se exporta”* (Muleiro, 2000).

Este proceso, que llevó a la depredación de la merluza, ha sido analizado desde diferentes perspectivas. Ha sido pensado como el resultado esperable, en economías de mercado, de las conductas de actores que proceden según el cálculo racional de lo que identifican o perciben es su interés individual, provocando lo que en la literatura especializada se conoce como “la tragedia de los comunes”. También se ha planteado la necesidad de pensar los incentivos que tuvo el Estado para no ejercer una regulación basada en un criterio de pesca sustentable. Incentivos originados en una lógica cortoplacista, propia de la racionalidad política, que produjeron como resultado la sobrepesca (Litovsky, 2000). Asimismo, el tema se ha analizado desde la perspectiva beneficio - costo que buscó proyectar cuáles eran los costos y beneficios de generar una política alternativa de manejo de los recursos

pesqueros (Villalobos, 2002).

Conservando la inquietud acerca del por qué de intervenciones estatales que arrojan resultados negativos en términos de sostenibilidad para la pesca, así como su impacto sobre las poblaciones vinculadas a la actividad pesquera y los resultados que dispara en términos de desarrollo; nuestra mirada se posa sobre el proceso de articulación entre el Estado y los empresarios. Pensamos que este proceso actúa como condicionante de las políticas económicas implementadas para el sector e invita a analizar el tipo de intervención estatal a partir de la trama de relaciones que afectan a empresarios y organismos estatales y que incluyen prácticas institucionalizadas de presión sobre el aparato estatal, de influencia directa (*lobby*), de colusión, de colonización y hasta de corrupción. Además, esta lectura supone que los resultados (positivos o negativos) de los agentes privados que funcionan en un contexto económico definido por estas características, lejos están de sustentarse en la competencia económica, sino que se originan a partir de la forma en que el Estado garantiza determinados procesos de acumulación. Lo que nos sitúa ante un rasgo capital del desenvolvimiento económico argentino y que refiere al proceso de difusión de “ámbitos privilegiados de acumulación” (Castellani, 2009).

Durante la campaña electoral del futuro presidente Carlos Menem, la política pesquera se encuadraba dentro de los lineamientos de la “revolución productiva”, con un fuerte sentido nacionalista que privilegiaba al empresariado local y prometía el aumento de puestos de trabajo, entre otras cuestiones. Sin embargo, una vez que Menem accedió a la presidencia, la orientación de la política pesquera se dirigió -en el contexto de desregulación de la actividad- a incrementar al máximo posible el esfuerzo de pesca permitiendo el arribo de potencias pesqueras extranjeras a los mares argentinos, buscando aumentar las exportaciones,

y con ellas, el ingreso de divisas. Mientras que en lugar de consolidar nuevos puestos de trabajo, buena parte de la fuerza de trabajo vivió la precarización de sus condiciones laborales. En términos de crecimiento, el resultado arrojó un balance positivo. Para 1997 se alcanzó el record histórico en las exportaciones, llegando al valor de US\$ 1.030 millones -según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos-, superando en dicho año los valores de las exportaciones del complejo ganadero, US\$ 756 millones (Rodríguez *et. al.*, 1999). No obstante, este desempeño positivo en términos de crecimiento tuvo su contrapartida al generar una crisis de sustentabilidad de las pesquerías (en particular la de merluza) sin precedentes en la historia argentina. La cual estuvo dada, entre otros factores, por la incorporación desmedida de buques pesqueros con mayores niveles de tecnología, la apertura del caladero a flotas extranjeras, la continuidad de prácticas de pesca depredatorias y la ineficacia de los controles estatales. A diferencia de lo que pregonaban quienes impulsaron las llamadas “reformas estructurales”, este proceso lejos estuvo de constituirse a partir de la “retirada del Estado” del ámbito de la economía y por la libre concurrencia en el mercado. Al contrario, se trató de un crecimiento constantemente condicionado por el modo de articulación entre las agencias estatales y los agentes económicos.

La puesta en marcha del Plan de Convertibilidad significó la imposibilidad de utilizar la política cambiaria como instrumento de modificación de los precios relativos y de intervención directa en el proceso de asignación de recursos (Castellani y Gaggero, s/f). Por ello, limitó la posibilidad de mejorar el nivel de competitividad de la producción pesquera al no poder alterar el tipo de cambio en un sector volcado fundamentalmente a la exportación. De ahí que la manera de mejorar la inserción de los productos pesqueros en el mercado mundial se produjo mediante un aumento de la productividad del capital (incrementado por la incorporación de tecnología) y del trabajo (aumentando la explotación de la mano de obra, sobre todo a partir de la conformación de pseudo cooperativas). Al mismo tiempo que se adoptó un modelo de “minería pesquera” dado que: “*La pesca ha pasado, en el proceso de producción del espacio*

marítimo, de ser una actividad de recolección a ser una actividad de extracción 'minera' potenciando, a través del perfeccionamiento y selectividad de las técnicas de extracción, la vocación paleolítica que le quiere desarrollar el poder con las consecuencias que sufren unos y se benefician otros” (Cóccaro, *et. al.*, 2000:2). Estos procesos fueron favorecidos por el tipo de articulación entre intervención estatal y comportamiento empresario que implicó el sostenimiento de “beneficios extraordinarios” a partir de la creación de oportunidades de negocios de alta rentabilidad originados por el accionar estatal.

En este trabajo procuramos volver observable la batalla desarrollada por diferentes actores políticos por ocupar los espacios estatales particularmente la subsecretaría de Pesca- de las agencias que se ocupan de la Pesca, con sus consecuencias de ganadores y perdedores. Este proceso que tuvo lugar entre la campaña electoral del entonces gobernador Carlos Menem y los primeros años de su gestión en la Presidencia de la Nación, mostró el cambio entre la política pesquera anunciada durante el momento pre-electoral y la efectivamente implementada. Durante estos años, la orientación de la política pesquera “menemista” pasó de propugnar un desarrollo orientado a crear mayor número de puestos de trabajo a partir de alcanzar un pacto social con los trabajadores, educar a los consumidores para incrementar las ventas en el mercado interno, realizar una actividad pesquera sostenible, elaborar productos con alto valor agregado, apuntalar a los tradicionales empresarios fresqueros y proteger la industria nacional; a la desregulación de la actividad, favorecer el ingreso de buques extranjeros a los mares argentinos, incrementar el esfuerzo de pesca, exportar *commodities*, favorecer la conformación de *joint ventures* y apuntalar la concentración en la industria. Este resultado coincide con la orientación general que asumieron las políticas económicas para el conjunto de la economía nacional en el contexto del “ajuste” del Estado, que implicó las privatizaciones de activos estatales, la apertura externa y la desregulación de numerosas actividades.



La gestación del proyecto de la “revolución productiva” en la pesca

Con el transcurrir del año 1989, la situación social se presentaba cada vez más convulsionada. El final del alfonsinismo y del proyecto radical terminaba en una crisis hiperinflacionaria que motivó la realización de saqueos en diferentes lugares del país. En el marco de dicha crisis, Raúl Alfonsín decidió adelantar la entrega del poder al presidente electo Carlos Saúl Menem. La opción Menem como candidato presidencial se fue gestando desde mediados de la década, y se profundizó luego de haber vencido en la interna al candidato de la “renovación” peronista y gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Antonio Cafiero.

Dentro de la plataforma de campaña, Menem contaba con una persona que se presentaba como el “hombre de Menem” en la pesca. Se trataba del veterinario César Augusto Lerena, quien presidía el Centro de Estudios de la Pesca, fuera docente, funcionario del SENASA (Servicio Nacional de Sanidad Animal), gerente de la pesquera Ventura Mar del Plata S.A. e integrante de la Cámara de Armadores, de procesadores e industriales de la Pesca (Pradas, 2006). Entre varios apoyos en la ciudad de Mar del Plata, contaba con el entonces secretario general del Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado (SOIP) y luego de la CGT regional, Abdul “Chancho” Saravia. Éste último había trabado amistad con Menem durante los años en que el riojano eligió la ciudad de Mar del Plata para residir, tras la prisión sufrida durante la última dictadura militar y luego de que se le pusiera como condición de su libertad condicional que no volviera a La Rioja. Más tarde, en el año 1986 cuando Menem conformó la agrupación nacional *Federalismo y Liberación. Línea Nacional. Rojo Punzó*, para impulsar su candidatura presidencial, Saravia fue uno de los hombres fuertes de la agrupación en la provincia de Buenos Aires.

En octubre de 1986 se produjo un paro regional contra la firma de los Acuerdos Marco liderado por la CGT local, en la que Saravia ocupaba un papel destacado. Estos acuerdos pesqueros se firmaron en julio de aquel año con la URSS y Bulgaria y fueron aprobados en diciembre por el Congreso. El objetivo declarado por el gobierno radical era reactivar la actividad pesquera argentina para lo cual se abría el caladero nacional a la pesca extranjera. En aquel entonces se formaron *Joint*

ventures entre la empresa búlgara Ribno Stopanstvo y las argentinas Galme Pesquera y Arpemar, mientras que una empresa soviética llamada Shovispan se asoció con las argentinas Bajamar, que representaba a Argenpez, Santa Elena y Estrella de Mar. La existencia de estos acuerdos desató una pugna entre el empresariado pesquero. Fueron rechazados por aquellas empresas que habían quedado fuera de ellos, dentro de las cuales se encontraba Ventura. Estas últimas criticaron la iniciativa esgrimiendo una posición nacionalista contraria a la extranjerización de la pesca. Desde el discurso de la defensa de la soberanía nacional se fue sellando una alianza entre estos empresarios y el SOIP, ambos sectores que finalmente apoyarán la campaña presidencial de Menem. En su último libro, Lerena señala que los acuerdos beneficiaron a unos pocos empresarios y perjudicaron a la mayoría (Lerena, 2009).

En 1989, la relación entre Saravia, Lerena y Menem quedó plasmada de modo público con la aparición del libro *La Industria Pesquera Argentina: reafirmación o decadencia*, cuyo autor era el mismo Lerena. Contaba con los aportes de Carlos Menem en la elaboración del “Prólogo” y de Abdul Saravia en el capítulo “El pacto social pesquero”. En el prólogo, y atendiendo al contexto de elaboración que implica el intento de seducción del electorado y la competencia política, Menem plasmaba las medidas que proponía implementar para la pesca en caso de ganar la carrera presidencial:

Estamos convencidos que con las herramientas necesarias, la producción de este sector permitirá cuadruplicar el consumo interno de este vital alimento proveedor de proteínas del más alto valor biológico, y quintuplicar el ingreso de divisas al país mediante las exportaciones de productos pesqueros. El aumento del valor agregado a los productos, el incremento del consumo nacional, las exportaciones de especies no tradicionales, la captura argentina en zonas adyacentes al mar territorial argentino y la consecuente ampliación de la producción de harinas, conservas y aceites, habrán de generar recursos directos del orden de los mil cuatrocientos puestos de trabajo, que el Justicialismo aspira a concretar, movilizandolas fuerzas de la producción en programas concretos, apoyados por el dictado de las normas necesarias para favorecer esta revolución productiva. (Lerena, 1989:9).

El libro presentaba como propuestas para el desarrollo pesquero la expansión del mercado interno a través de la educación de los consumidores, el otorgamiento de subsidios a las empresas y la creación de puestos de trabajo. Además proponía una política cambiaria que mantuviera una ecuación positiva entre el dólar de exportación y los costos internos de producción; una política monetaria que contemplara la financiación de la producción y exportación; inversiones destinadas a la modernización tecnológica y una política fiscal que privilegiara las exportaciones con alto valor agregado. El propio Larena (2009) destaca que se trataba de la publicación de *“la política pesquera industria nacional”*. Según Pradas (2006), la propuesta de Larena fue el primer y único *“intento intelectual orgánico del empresariado fresquero”* por diseñar un proyecto de política pesquera integral. Por entonces, se habían consolidado dos tipos de perfiles productivos vinculados al tipo de flota con el cual se realizaban las tareas pesca. Por un lado, los fresqueros radicados principalmente en Mar del Plata, agrupados en la Cámara de Armadores de Buques Pesqueros de Altura (CAABPA), quienes históricamente se habían opuesto al ingreso de congeladores a la pesca nacional. No obstante, desde su desigual inclusión en los Acuerdos Marco la situación de los empresarios de la cámara no era uniforme y pronto brotaron las diferencias. En el contexto de reestructuración de los agentes económicos, el conjunto de empresas que participaron de los acuerdos copó la dirección de la Cámara, desplazando al grupo más tradicional. Con el tiempo, pasaron a tener buques congeladores y las diferencias llevaron a la conformación de una nueva cámara. Por otro lado, producto del desarrollo de los puertos patagónicos, empresarios -muchos de origen extranjero- que operaban con la flota congeladora, agrupados en la Cámara de Armadores de Pesqueros Congeladores de la Argentina (CAPECA).

Hacia mediados del año 1989 se sucedieron diferentes discusiones a partir de los intentos por sancionar una ley nacional de pesca, legislación hasta ese momento inexistente. En enero, senadores radicales y peronistas acordaban un proyecto de ley que, como elemento polémico, permitía (en su artículo 24) el acceso a la actividad por parte de buques extranjeros a partir de tratados

internacionales que aseguraran ventajas recíprocas. También se estipulaba interponer ciertas restricciones a la operatoria de buques factoría, los cuales estaban obligados a desembarcar las capturas en puertos argentinos y un 10% de su personal debía ser de nacionalidad argentina. Además decretaba la creación de la Secretaría de Pesca dependiente directamente del Ministerio de Economía, separándose así de la cartera de Agricultura y Ganadería y dejando el rango de subsecretaría.

Quien se presentaban cuestionando los puntos de la ley, y anunciaba el estado de alerta y movilización, era la coordinadora de gremios marítimos integrada por los sindicatos radicados en Mar del Plata SOIP, SAON (Sindicato Argentino de Obreros Navales) y por la CGT (Confederación General del Trabajo) regional. Los sindicalistas denunciaban que el proyecto *“entrega nuestra riqueza ictícola”*, atacaban a los radicales y justicialistas firmantes del proyecto y buscaban solidaridad en el reclamo apelando a la *“comunidad marplatense”* integrada por las *“fuerzas de la producción y a todos los sectores de la ciudad”* y *“partidos políticos, legisladores y candidatos”* (La Capital, 7/01/1989). Un comunicado del SOIP declaraba que *“el proyecto de ley debe contar con el respaldo del sector gremial y empresarios de la industria pesquera y naval, que hasta la fecha ha formulado serias críticas a aspectos de fondo de la citada legislación”* para lo cual debía consultarse a la ciudad de Mar del Plata. El gremio se identificaba con lo que denominaba era *“el proyecto nacional mayoritario”* de los empresarios pesqueros y unánime en los gremios marítimos (La Capital, 7/01/1989). El punto principal de desacuerdo radicaba en la posibilidad de que buques extranjeros pescasen en el mar argentino. Contra ello, citaba como antecedente negativo la firma de los Acuerdos Marco. Para Saravia el proyecto:

...atenta contra la industria nacional y promueve la exportación de pescado sin elaborar por buques extranjeros, pretendiendo ratificar legalmente en el congreso de la Nación un pacto de hecho promovido por [Dante] Caputo, [Luis] Jaimes, CAPECA y estos senadores, cuya política instrumentada desde el gobierno ha significado la mayor extracción del recurso pesquero de las dos últimas décadas por parte de embarcaciones extranjeras... [y sentenciaba] El gremio que



presido se habrá de oponer activamente a estas iniciativas que tienen apoyo en el minúsculo grupo de empresarios congeladores -CAPECA- que oportunamente apoyaron los Acuerdos Marco y persisten en una actitud que significará el vaciamiento del caladero argentino y la consecuente desaparición de la industria radicada en tierra. (La Capital, 27/03/1989)

Días más tarde, la coordinadora de gremios enviaba su propio proyecto de ley al Senado de la Nación por intermedio del senador Eduardo Menem. (La Capital, 14/01/1989)

Por esos días, la entonces asesora del Senado de la Nación en materia pesquera y posterior integrante del FREJUPO, Alicia Muzio, declaraba que “*vamos a propiciar una revisión legislativa para que no se renueven los acuerdos marcos pesqueros, que han sido nefastos en lo ecológico, lo social y lo económico*” (La Capital, 30/01/1989). Junto a los sindicatos, también Cesar Lerena participó de gestiones en contra del anteproyecto de ley de pesca. Durante una reunión con el senador nacional Julio Amoedo, organizada por Saravia, señaló “*estamos en contra de los acuerdos marco de pesca, pero no porque no nos interese la inversión extranjera. Estos acuerdos no implican inversión extranjera sino que sólo se trata de retirar recursos pesqueros del mar territorial argentino pagando un mísero canon*” (La Capital, 31/01/1989). Entre otros, adhería a esta postura contraria a los acuerdos con otros países apelando a la idea de soberanía nacional, el tandilense y entonces vicegobernador bonaerense Luis María Macaya (La Capital, 4/02/1989). En marzo Lerena envía a las autoridades del Partido Justicialista un proyecto titulado “*Bases para el crecimiento pesquero*” cuya finalidad era su incorporación en la plataforma electoral del menemismo (La Capital, 1/03/1989). Para el mes de abril, una nota aparecida en el diario *La Capital* titulada “*La propuesta de Carlos Menem para el sector pesca*” reproducía todas las ideas de Lerena (La Capital, 26/04/1989).

En mayo de 1989 obtenía la victoria electoral el FREJUPO, Saravia saludaba al nuevo gobierno (La Capital, 18/04/1989) y la pesca, a pesar de los padecimientos financieros, anunciaba exportaciones record (La Capital, 19/04/1989). Para entonces Lerena venía realizando intervenciones públicas en la prensa marplatense, apareciendo como un experto en materia pesquera (La Capital, 9/04/1989, 21/04/1989, 4/05/1989, 7/05/1989).

Opinaba sobre todos los temas candentes en materia pesquera y disparaba sus principales críticas a la política de la Cancillería de apertura de los mares a flotas extranjeras, en especial a su titular Dante Caputo. Decía con motivo de la presentación de su libro *La Industria Pesquera...*

Yo sigo insistiendo en que la política de la Cancillería y específicamente del licenciado Caputo, ha sido nefasta no solamente para los intereses sectoriales de la pesca sino para los intereses de la Nación... [y continuaba] ...yo le preguntaría al señor Caputo si la Argentina hubiese dado a extranjeros un millón de hectáreas o un millón de kilómetros como dio de mar argentino, en lugar de ser mar hubiese sido tierra, cuál hubiera sido la reacción de la civilidad... (La Capital, 7/05/1989).

En mayo la licenciada Alicia Muzio ya era la coordinadora de la Comisión Nacional de Pesca del victorioso FREJUPO y expresaba que:

La falta de una política pesquera convirtió a este sector [el de la pesca] en una actividad meramente extractiva y de comercialización fomentando además las relaciones con países del Mercado Común Europeo, aliados de Gran Bretaña. El justicialismo entiende que la política pesquera tiene varios puntos fundamentales como la extracción, industrialización, comercialización, distribución y consumo. Y que se debe privilegiar la relación con Latinoamérica, en especial con aquellos países que fueron solidarios con la Argentina cuando se presentó el conflicto con los ingleses por las Malvinas (La Capital, 22/05/1989).

También anunciaba que, de la mano del doctor Menem, se lanzaría un proyecto para la pesca que llamaba, ampulosamente, el Plan Pesquero Nacional.

La batalla por la subsecretaría

En junio de 1989 medios periodísticos marplatenses anunciaban la “*inminente designación como subsecretario de Pesca de la Nación*” de Cesar Lerena. Aseguraban que Menem le habría ofrecido el cargo “*lo que fue aceptado de buen grado por el doctor Lerena que ha venido preparándose desde hace tiempo para las eventuales funciones de gobierno*” (La Capital, 11/06/1989). Días más tarde, una nota titulada “*Lerena será el titular de Pesca*” ratificaba lo antedicho. (La Capital, 13/06/1989).

Sin embargo Felipe Solá, entonces un joven Ingeniero Agrónomo que había sido secretario de Jorge Luis Taiana y Ministro de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires durante la gobernación de Antonio Cafiero, se hará cargo de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (SAGyP). Y con él, Luis Otero, que había sido subsecretario de Pesca de la provincia de Buenos Aires, ocupará la subsecretaría de Pesca nacional. La noticia se conocía en Mar del Plata a partir de una nota titulada “*Crea malestar la no designación de Lerena*” (La Capital, 17/06/1989). Y señalaba que la situación generó inocultable malestar en Mar del Plata, tanto en el empresariado pesquero como en la coordinadora de gremios marítimos. Un cronista del propio diario atribuía la “no designación” a las internas entre el “cafierismo” y el “menemismo”, postulando a Solá como un hombre de Cafiero, quien procuraba no perder autonomía frente al avance del menemismo (La Capital, 18/06/1989). Pero días más tarde aclaraba que el asunto no se resumía a una disputa solamente política:

En el fondo no existe solamente una cuestión política, que está bien presente con grave incidencia, sino una concepción (que puede acarrear, si no se equilibran bien los intereses, graves perjuicios para la pesca de Mar del Plata) de orden económico que parece dividir las aguas en dos campos hasta ahora antagónicos; la pesca con plantas en tierra y la pesca de buques factorías o sea con elaboración en alta mar. La una con eje en Mar del Plata y la otra en el sector patagónico.

Lo que hasta ese momento no había aparecido en la escena pública era el enfrentamiento larvado entre diferentes empresarios que integraban la misma cámara. Hasta ese momento, parecía que el conjunto del empresariado marplatense se sentía perjudicado por la ausencia de Lerena en la secretaría. A través de una solicitada del 18 de junio, firmada por Roberto Tovo, presidente de la Cámara Argentina de Armadores de Buques Pesqueros de Altura y por Homero Cánepa, presidente de la Cámara Argentina de Procesadores de Pescado, los industriales señalaban haber “*recibido con singular beneplácito la designación del Dr. Luis César Otero como Subsecretario de Pesca de la Nación*” (La Capital, 18/06/1989). Días más tarde, declaraban en el mismo sentido el vicepresidente de la Cámara de

Armadores Antonio Solimeno, los vocales José Moscuza y Juan Carlos Marzoni y el vicepresidente de la Cámara de Procesadores Alberto Valastro, así como Juan Zajdman y Alejandro Ocampo de las firmas Apemar y Alpesca. Adrián Feijo, titular de prensa de la Gobernación de la Rioja y quien fuera enviado por Menem para supervisar la situación en Mar del Plata, luego de entrevistarse con empresarios pesqueros, señalaba que “*cuando se trasladó tenía entendido que la posición de rechazo a la designación de Otero era unánime en la ciudad, pero que de los contactos mantenidos en esta jornada su impresión había variado*”, por lo cual suponía que la ratificación de Otero como subsecretario “*parece inmodificable*” (La Capital, 21/06/1989). Mientras que por su parte, los gremios marítimos agrupados en la coordinadora (SOIP, SAON, UPCN -Unión del Personal Civil de la Nación- seccional local, Centro de Patrones de Pesca de Mar del Plata y SUPA -Sindicato Unido de Portuarios Argentinos-) ratificaban su oposición a Otero y su inclinación por Lerena, argumentando que dada la importancia de Mar del Plata en la pesca nacional, el subsecretario debía ser un marplatense. Se producía así una fractura en los gremios marítimos, dado que el Sindicato del Hielo y el de Conductores Navales, apoyaban la designación de Otero. La Unión del Comercio, la Industria y la Producción de Mar del Plata (UCIP), por su parte, apoyaba a Lerena. De hecho, su entonces gerente ejecutivo, Eduardo Benedetti, fue recibido por Menem en la Rioja para hablar de la situación del empresariado pesquero marplatense (La Capital, 21/06/1989, 22/06/1989).

La disputa continuó a través de diferentes comunicados y apariciones públicas. La UCIP declaraba representar al “*sector sano de la actividad pesquera*” en oposición a las empresas que se habían beneficiado de los acuerdos con Rusia y Bulgaria y que estaban comprometidos en maniobras poco claras de pesca con buques destinados a la investigación (La Capital, 22/06/1989). Cerca de 50 firmas -que en el transcurrir del tiempo llegarían a ser casi 100- en representación del mismo número de empresas pesqueras se reunieron en una nota de adhesión a la nominación de Lerena y en desacuerdo con la posición esgrimida por parte de la dirigencia de las cámaras de Armadores de Buques Pesqueros de Altura y de Procesadores de Pescado (La Capital, 22/06/1989).



La agrupación *Federalismo y Liberación*, bajo la presidencia de Saravia, exponía a través de una solicitada:

Federalismo y Liberación entiende que mas allá de un juego de funcionarios se trata o de continuar con la política de los acuerdos marco nefastos para Argentina o de promover la reactivación de la industria pesquera con profundo sentido nacional a través de un hombre que ha acreditado sobrados conocimientos sobre el tema como el doctor César Augusto Lerena. (La Capital, 22/06/1989)

El principal diario marplatense señalaba que la ratificación de Otero “*tambaleaba*” producto de la presión de los decepcionados fresqueros marplatenses y que, incluso, hicieron peligrar la continuidad del propio Solá (La Capital, 23/06/1989). Mientras que se sumaba el apoyo del Partido Justicialista del distrito General Pueyrredón a Lerena, mediante una solicitada firmada por su presidente Buenaventura González, quien argumentaba:

Hoy la situación se plantea entre dos posiciones extremas: los que defendemos la soberanía y el patrimonio nacional, a través de la captura por naves argentinas, la industrialización en tierra de los productos que implique la plena ocupación de los obreros argentinos (POSICIÓN ENCABEZADA POR LOS GREMIOS MARÍTIMOS Y EMPRESAS CON SENTIDO NACIONAL, A LA CUAL ADHERIMOS); y por otro lado, la posición “continuista” de quienes sostienen que nuestros recursos pesqueros son UN PATRIMONIO “PRIVATIZABLE”, que puede entregarse a la explotación por parte de buques extranjeros sin contraprestación alguna en beneficio del país y con tan sólo el rédito particular de unas pocas empresas (el énfasis es de la fuente). (La Capital, 23/06/1989)

Finalmente, los fresqueros y el sector mayoritario de gremios marítimos marplatenses perdieron la pulseada al ser ratificado Otero en la subsecretaría. Parte de su “malestar” fue disipado al confirmarse a Lerena como asesor presidencial (La Capital, 29/06/1989). Así, Lerena ocupó un lugar dentro del gobierno de Menem como secretario de Estado entre los años 1989 y 1991. Lerena explica

“*En realidad yo me había metido como una cuña para introducir el tema pesca en algún lado, que luego tuviera que ver con la estructura habitual del gobierno: la secretaría de agricultura, ganadería y pesca; pero trabaja [sic] con los equipos de Carlos Menem y Alberto Kohan (FEPAC) en la coordinación de los temas de pesca*” (Lerena, 2009:19). Eran los tiempos de la alianza entre el gobierno y el grupo Bunge y Born, con la manutención del dólar alto, aspectos que habían ilusionado a los empresarios fresqueros. Sin embargo, con el ascenso de Domingo Cavallo al ministerio de Economía y la implementación del Plan de Convertibilidad, la política cambiaria, monetaria y fiscal que se consolidó fue exactamente la contraria a la postulada por Lerena.

Al contrario de Lerena, quien fue ganando peso dentro de la estructura del gobierno fue el abogado Carlos Vladimiro Corach (apoderado del PJ y posterior Ministro del Interior entre los años 1995 y 1999), quien hasta que comenzó a ejercer la función pública en 1989, se había desempeñado como abogado de distintas empresas pesqueras y de la CAPECA, y había expresado su apoyo a la designación de Luis César Otero. Éste pronto viajará a España para promover acuerdos pesqueros (La Capital, 23/05/1989) con la entonces Comunidad Económica Europea (CEE). Por otro lado, desde 1990 -período en que comienza a discutirse la necesidad de ordenar la actividad pesquera mediante la sanción de una ley nacional- Domingo Cavallo, en ese entonces Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, será uno de los promotores de un proyecto de ley que proponía “abrir” el mar argentino a las flotas extranjeras. El convenio no sólo se buscaba en virtud de temas estrictamente pesqueros, sino que la intención era, a través de un Acuerdo con la CEE, mejorar las relaciones con Inglaterra afectadas desde la guerra de Malvinas. Según el entonces senador por la Unión Cívica Radical, Hipólito Solari Yrigoyen, autor de otro proyecto de ley que igualmente se permitía la apertura a buques extranjeros pero con cierta regulación, se trataba de un grave error por “*el sesgo de apertura sin condiciones para el aprovechamiento de nuestros recursos*” (La Nación, 04/06/1990).

Mientras que la ley demoró siete años en sancionarse, el acuerdo con la CEE se alcanzaría en 1992 y comenzaría a regir a partir de mayo de 1994 a través de la Ley N° 24.315. Previamente, en 1991 y tras el alejamiento de Felipe Solá para ocupar una banca de diputado, Cavallo colocó a dos hombres de su confianza en la SAGyP y en la Subsecretaría de Pesca. El primero fue el Ingeniero Agrónomo Marcelo Regúnaga, quien volverá a la secretaría también de la mano del ex ministro de Economía durante la presidencia del Dr. De la Rúa. El segundo, el Lic. Fernando Gutierrez, quien según señala la *Revista Redes*, garantizaba un diálogo más fluido entre la cartera de Pesca y el Ministerio de Relaciones Exteriores (*Revista Redes*, N° 59, 1991).

Por su parte, César Lerena, desplazado de las decisiones que afectaban a la pesca dirá tiempo después que la orientación que tomó la política pesquera a partir de la gestión Solá fue “*contraria al interés nacional*” al volcarse solamente hacia actividades extractivas no industriales y a la explotación de los recursos por parte de embarcaciones extranjeras. Argumentaba que la “*aplicación de 'políticas de economía de mercado' en la pesca, se tradujeron en la Argentina, en la apertura del mar a las flotas extranjeras. Un despropósito en un país que tiene flota e industria propia*” (Lerena, 2009:22). Por el rumbo que adoptó la gestión gubernamental en materia pesca, en 1991 Lerena presenta su renuncia.

En 1992 un decreto del Poder Ejecutivo Nacional (N°817) procedía a la Desregulación Portuaria, Marítima y Pesquera, estableciendo la libre contratación de puertos y buques y modificando el régimen jurídico vigente que exigía la captura con buques nacionales y aseguraba un alto grado de protección económica a los pescadores nacionales (Leyes 20.136 y 20.489). Si bien, como vimos, existían antecedentes de acuerdos pesqueros con terceros países, es en este marco que se produce definitivamente la apertura de la pesca a flotas extranjeras. Al mismo tiempo, en lo relativo al mercado interno, se promueve la disolución y remate del Mercado Nacional de Concentración Pesquera.

Con todo, la política pesquera efectivamente adoptada daba por tierra con las esperanzas de César Lerena y, con él, las ilusiones de los “tradicionales fresqueros”. Por el contrario, la orientación económica favorecía la

consolidación de otros agentes económicos. De hecho, durante este proceso numerosas empresas pesqueras presentaron la quiebra y abandonaron el mercado. Para quienes quedaron, la reconfiguración profundizó la división entre el empresariado pesquero, plasmada en los fracasos de varios intentos federativos que buscaban agrupar a las cámaras, (*Revista Redes*, N°61, 1992; N°80, 1995), división que cristalizará hacia finales de la década y en el contexto de la “crisis de la merluza” motivará fuertes conflictos. Como expresión institucional de esa separación surgió una nueva organización empresaria integrada por quienes hasta hacía poco habían conducido la CAABPA. Así nació el Consejo de Empresarios Pesqueros Argentinos (CEPA) presidido por Oscar Fortunato. Entidad que sin constituir una nueva cámara, proyectó una visión diferente a la CAABPA sobre la política pesquera nacional.

A modo de conclusión

En la década del 90' la gestión Menem para la pesca se caracterizó por un conjunto de políticas pesqueras que, en pos de incrementar las capturas y exportaciones, desatendieron la problemática de la sustentabilidad. Además, la presión ejercida sobre los recursos no generó un proceso de desarrollo sostenido, sino al contrario, favoreció espacios de acumulación privilegiados para determinados grupos económicos locales y extranjeros. Estos grupos si bien fueron “perjudicados” por la paridad cambiaria y la eliminación de subsidios de promoción industrial al establecerse la Convertibilidad, se beneficiaron de un tipo de intervención estatal que propició la pesca excesiva, la “ineficiencia” con que funcionaron los controles gubernamentales sobre las operatorias de pesca, del aliento dado a la vinculación entre empresas locales y empresas extranjeras y de la flexibilización de la fuerza de trabajo. En parte por ello, dentro de la configuración del empresariado local fresquero se produjo una división entre quienes “aprovecharon” la oportunidad y se asociaron con capitales externos y quienes no. Este proceso tuvo su impronta durante los Acuerdos Marco en el año 1986 y se profundizó a mediados de la década del 90' cuando un grupo de empresas adquirió congeladores, se vinculó con empresas internacionales y desarrolló estrategias



de integración vertical. El enfrentamiento desarrollado desde mediados de la década del 80' se ahondó en el contexto de la "crisis de la merluza" allá por el año 1997, cuando se hizo necesario reducir el esfuerzo pesquero, generando la división explícita de las Cámaras pesqueras y reabriendo un escenario de lucha frontal que motivó el cambio en las posiciones y los recursos que los grupos en conflicto movilizaron en función de imponer sus intereses.

Del análisis realizado en este trabajo se desprende que la trama de relaciones que vincula los intereses de empresarios y organismos estatales resulta un indicador indispensable para explicar el origen de la política pesquera, así como los resultados sobre el sector. En este sentido, alejándonos de interpretaciones ortodoxas, vemos cómo el Estado juega un rol indispensable en la formación de mercados, particularmente en una industria que opera con materia prima que constituye un recurso de carácter finito y de propiedad común. Pero este Estado no se desenvuelve en un espacio de autonomía, sino que se encuentra condicionado por el proceso de articulación entre sector público y privado, por el tipo de prácticas que los relacionan, por las diferentes lógicas existentes dentro del Estado que no es un todo homogéneo e incluso por los cambios en la legislación internacional imponiendo, por ejemplo, normas de producción estandarizadas para la comercialización de productos pesqueros. En este aspecto, observamos que en la pesca se desarrollaron prácticas institucionalizadas de expresión de demandas por parte de las cámaras pesqueras sobre el aparato estatal, así como prácticas de *lobby* y de colonización. Desatendiendo estos fenómenos, las explicaciones sobre el desenvolvimiento de la rama pesca descuidan un aspecto central de las políticas implementadas.

(I) Miembro del Grupo de Estudios Sociales y Marítimos (GESMar). Docente de la carrera de Sociología, Facultad de Humanidades, UNMDP. Becario doctoral del CONICET.

(II) La idea de "La tragedia de los comunes" esbozada por Garret Hardin (1968) se refiere a la dinámica social que opera en torno al uso y conservación de un recurso de propiedad común. Cuando los individuos comparten un recurso

potencialmente agotable, en su esfuerzo por maximizar su ganancia individual, tienen incentivos para sobre-utilizarlo en detrimento de los demás, en vez de cuidar de él para aprovecharlo indefinidamente en el transcurso del tiempo.

(III) En lo que refiere a las pesquerías, y en cuanto hablamos de recursos renovables, en términos ecológicos la extracción es sustentable en la medida en que los peces se extraen a un ritmo inferior o igual a su capacidad reproductiva, haciendo la actividad sostenible en el tiempo. Utilizamos la idea de extracción sustentable y no desarrollo sustentable, más común en la bibliografía sobre recursos naturales, porque desde nuestro punto de vista puede darse perfectamente una recolección ecológicamente sostenible sin que por ello se constituya un proceso de desarrollo, entendido este último como el proceso por el cual se genera un crecimiento sostenido de las fuerzas productivas al mismo tiempo que se amplía la capacidad tecnológica y productiva instalada en una economía nacional en su conjunto y se mejoran los niveles de vida de la población a través de una distribución progresiva de los ingresos.

(IV) En cuanto a las tradicionales prácticas depredatorias, éstas implican la utilización de mallas en las redes de tamaños mínimos que no permiten las fugas de peces juveniles y el descarte de especies con menor valor comercial.

(V) Estas características fueron analizadas para explicar el desenvolvimiento económico de la Argentina. Ver (Notcheff, 1994).

(VI) El pacto implicaba el aumento de salarios para los trabajadores, quienes como contrapartida no realizarían medidas de fuerza por el lapso de 2 años. Ver Diario *La Capital*, 13/06/1989.

(VII) La flota pesquera industrial de altura se divide principalmente en dos grandes grupos: buques congeladores y buques fresqueros. En el buque congelador, se congela y empaca el pescado y se lo mantiene listo para enviar al mercado consumidor. Una vez en el país de destino, se descongela y trabaja, otorgándole valor agregado. A veces el trasbordo se hace directamente en el mar y se exporta sin volver a puerto. Además, los congeladores tienen una capacidad mucho mayor de captura, de autonomía en el mar sin necesidad de tocar tierra, de bodega y una mejor tecnología que permite detectar con mayor eficacia donde se hallan los cardúmenes de pescado. Los fresqueros, por su parte, procesan su materia prima en plantas en tierra y tienen menor autonomía. En virtud de las necesarias tareas de logística en puerto y las horas de navegación que implica retornar a tierra, se calcula que los fresqueros tienen una pesca efectiva de 185 días al año, mientras que los congeladores tienen 302 (Litovsky, 2000).

(VIII) La sanción de una ley pretendía regular, entre otras cosas, el modo de acceso de los privados a los recursos marítimos. Hasta entonces prevaleció el criterio de "pesca olímpica" donde cualquiera podía pescar todo lo que quisiera. Subyacía la creencia de que los recursos del mar estaban subexplotados. Aunque esto no excluía leyes particulares, modos de apropiación existentes en las prácticas y

regulaciones tácitas, así como también disputas por definir el acceso a la pesca. Recién en 1997 se sancionó la ley y se reglamentó en el año siguiente. Aunque las disputas continuaron, demorando aún más la aplicación del artículo de la ley que estipulaba el modo de apropiación de los recursos a través de Cuotas Individuales Transferibles de captura.

(IX) El órgano de aplicación de la política pesquera fue desde el gobierno de la última dictadura militar la Subsecretaría de Intereses Marítimos y luego Subsecretaría de Pesca, dependiente de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca, en la gestión de Alfonsín. Resultó un reclamo del sector pesquero que dicha entidad asuma el rol de Secretaría. En muchas ocasiones, integrantes de la pesca se quejaban de depender para las orientaciones de la política pesquera de estructuras gubernamentales dirigidas por los intereses del complejo agrícola-ganadero que poco tienen que ver con la actividad de la pesca. Este reclamo recién fue atendido en el año 2009 cuando la SAGPyA (luego de que se le sumo Alimentación) fue elevada del rango de secretaría al de Ministerio, pasando el área Pesca a ser una secretaría.

(X) Ex ministro de Salud del presidente Héctor Cámpora y médico de Juan Domingo Perón.

(XI) Diario *La Capital*, 22/06/1989. Se referían a las denuncias sobre la captura ilegal de pescado para su comercialización por parte de buques que solo tenían permiso de pesca para investigación.

(XII) Diario *La Capital*, 22/06/1989. Corach compartía el estudio jurídico con el Dr. José María González Eiras, quien era jefe de asesores del gabinete de ministros de la subsecretaría de Pesca de la Nación, en ese momento a cargo del radical Luis Jaimes, funcionario nada querido entre un amplio grupo de empresarios pesqueros marplatenses.

(XIII) Llamativamente Otero, siendo subsecretario de pesca bonaerense, se había manifestado públicamente en contra de la renovación de acuerdos pesqueros con Bulgaria o la incorporación de buques extranjeros al caladero nacional. Ver Diario *La Capital*, 23/05/1989.

(XIV) La CEE se creó en 1957 con el objetivo de consolidar un mercado común europeo, proyecto que sufrió diferentes vaivenes. En sus inicios estaba integrada por seis países: República Federal Alemana, Francia, Luxemburgo, Bélgica, Holanda e Italia. En 1981 ingresa Grecia y en 1986 España y Portugal. Luego de la Cumbre de Maastricht, Holanda en 1991 se consolidó la Unión Europea.

(XV) Tras la derrota Argentina en la guerra de Malvinas, el Reino Unido estableció una Zona de Exclusión que se extiende 150 millas marinas alrededor de las islas, afectando la ZEE Argentina. En 1986 la ampliaría a 200 millas. Paralelamente el gobierno de las islas comenzó a dar licencias a terceros países para explotar los recursos pesqueros.

(XVI) Sobre las características de este acuerdo y las consecuencias que acarreo para el país ver Pradas (2006), Lerena (2009), Godelman (s/f), entre otros.

(XVII) El Mercado Nacional de Concentración Pesquera se creó en 1980. El mismo se ocupaba precisamente de concentrar las ventas de pescado en el mercado interno, rematando a la baja y negociando directamente con los grandes consumidores. Al momento de su cierre, comercializaba tan sólo el 20% de la captura nacional. Según la Revista *Redes*, N°59, 1992: "...la escasa repercusión del episodio [entre el empresariado] es el mejor indicador para medir la importancia del mercado en las transacciones pesqueras".

(XVIII) Oscar Fortunato había sido gerente de la empresa Arpemar y Director Nacional de Pesca. A partir del año 2003 se desempeñó como Subsecretario de Pesca de la Provincia de Buenos Aires. Días previos a su asunción el Diario *Hoy* de la ciudad de La Plata publicaba una nota que señalaba la continuidad en la existencia de intereses sectoriales enfrentados en la pesca: "*Una guerra sin armas ni explosivos se ha desatado en el empresariado de la pesca comercial bonaerense [refiriéndose a la disputa fresqueros versus congeladores]. ¿El motivo central? La sucesión en la Subsecretaría de Pesca provincial. ¿El meollo profundo? Un negocio de más de 800 millones de dólares anuales que -según especulan los sectores enfrentados- podría beneficiar a uno u otro extremo de la industria pesquera, de acuerdo a quién resulte designado...*". Diario *Hoy*, La Plata, 19/10/2003.

Una polémica olvidada: el sector comercial en la Base Naval de Puerto Belgrano

Gustavo Chalier
UNS - AHM Punta Alta
gmchalier@yahoo.com.ar

Pretendemos rescatar del olvido una serie de sucesos acaecidos a principios del siglo XX y que develan una trama compleja de ideas e intereses cruzados en torno a un programa de inversiones en la bahía Blanca, en el área conocida de antaño como Puerto Belgrano. Es lícito aclarar que lo que sigue es parte de una serie de trabajos de investigación realizados desde Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Punta Alta, a fin de ahondar en los procesos históricos que dieron origen a la ciudad. En ellos se procura también abandonar la visión irénica, lineal, epopéyica y panegírica (que es tradicional en cierta historiografía local), y sustituirla una visión del pasado más comprensiva, que tienda a complejizar y problematizar el relato. En este sentido, aquí se reflexionará acerca de la discusión sobre el papel civil o militar del área de Puerto Belgrano y el posicionamiento de los diferentes actores partícipes de la polémica.

El Estado y la cuestión portuaria en la bahía Blanca

La cuestión de un puerto comercial en las costas de la bahía Blanca era un asunto de extrema importancia para el estado de la Argentina de principios del siglo XX. La escasez de capitales nacionales, sumado a las grandes dificultades para conseguirlos en el exterior, volvía delicada la situación. Por otro lado, existía una situación *quasi* monopólica en el comercio exterior en aguas de la bahía. El *Ferrocarril del Sud*, de capital británico, construyó en 1885 su puerto bahiense: Ingeniero White. En la elección del lugar primaron las razones comerciales antes que las estrictamente técnicas. Efectivamente: muchas son las dificultades que presenta White (difícil acceso, dragado continuo); pero tiene la ventaja de estar cerca de la ciudad Bahía Blanca, que cobraba una importancia cada vez mayor en esa época y era centro de una amplia zona agrícola y ganadera. La empresa inglesa a partir de principios del siglo XX, fue conformando una suerte de red que atrapaba al

comercio de exportación e importación local, imponiendo tarifas elevadas a cambio de servicios no siempre eficientes. (Chalier, 2002; 2005; 2009) El comercio regional se veía ahogado por la falta de infraestructura del puerto whitense, como también por los precios de los fletes que, sin competencia, imponía la empresa inglesa.

Presionados por los hechos, los grupos dirigentes se decidieron a actuar. Con todo, la política gubernativa seguida en la bahía Blanca puede calificarse poco menos que errática. Una cosa era clara, sin embargo: era menester sustraer al monopolio del *Ferrocarril del Sud* las aguas de la ría. Los modos de lograrlo, sin embargo, no seguían una única vía. Una forma era la idea de aprovechar las instalaciones del Puerto Militar (actual Base Naval de Puerto Belgrano) para tareas mercantes; otra, realizar un puerto por cuenta del Estado; la última, por fin, concesionar las obras a un privado. Tres posibilidades que se adoptan, prácticamente, en forma simultánea según se verá.

El 10 de junio de 1903 se registró el proyecto del diputado proteccionista por la provincia de Buenos Aires Francisco Seguí, que establecía la construcción en Puerto Militar de Bahía Blanca, de un sitio comercial, aprovechando las instalaciones que el Estado Nacional poseía en Puerto Belgrano (Lázzaro, 1992:33; Anónimo, 1903: 104 y ss.). El proyecto de ley por él presentado facultaba al Poder Ejecutivo Nacional, en su artículo 1º, a “*construir las obras necesarias en el puerto militar de Bahía Blanca, Puerto Belgrano, que lo habiliten para efectuar operaciones comerciales, sin perjuicio de su carácter esencial*” (Anónimo, 1903: 104).

Se preveía que la Nación construyera las líneas férreas de servicio y terminales de acceso, autorizándose a conceder empalmes a todas las empresas ferroviarias que lo solicitaran (art. 2º). Para el financiamiento de la empresa, se autorizaba el gasto de un millón de pesos oro (art. 3º) (Anónimo, 1903: 104).

El establecimiento naval militar fue creado a gran velocidad a raíz del peligro de guerra inminente con Chile; cuando el peligro bélico fue definitivamente alejado, se pensó en destinar parte de sus muelles a las operaciones comerciales, que redundaría en beneficios para las arcas nacionales y estimularía el comercio regional, evitándose las congestiones de tráfico en White y Galván (I), producidas por las demandas crecientes de sitios de embarque. Como lo expresó en su oportunidad el diputado Seguí:

“Ha llegado el momento de que las grandes obras que tanto nos han costado y que decían ser para la guerra, sirvan para la paz, cuando todas las nubes de los horizontes internacionales que nos afectaban se han disipado [...] Creo, señor presidente, que con este proyecto no le quitamos al puerto militar de Bahía Blanca su carácter esencial; que contribuimos a aumentar la renta pública y para que esta enorme masa de dinero gastado produzca algo al erario nacional- y que contribuimos también al progreso del país, que vale más conquistarlo ampliamente para ser fuertes que todos los armamentos y todos los puertos artillados” (Anónimo, 1903 : 105).

Existía otra razón de peso para querer instalar un puerto comercial en esa zona de la bahía, además de la adaptación de la infraestructura que ya ofrecía el apostadero de la Armada. Puerto Belgrano, donde estaría ubicado, ofrecía las mejores condiciones para la actividad marítima, como lo habían advertido ya estudios hidrográficos anteriores. Todos ellos coincidían en las ventajas comparativas del área: situado a la entrada de la bahía Blanca y excelente refugio para las naves, su canal de acceso permite la navegación de buques de gran calado con muy poco dragado, a la inversa de lo que sucede en los puertos situados en el fondo de la bahía (Ingeniero White y Galván), en donde es menester trabajos constantes de profundización. El ingeniero Luigi Luiggi, quien tuvo a su cargo la elaboración del proyecto del Puerto Militar, se presentó ante la comisión de Obras Públicas de la Cámara, munido de planos y estudios de costos. En la sesión de la Cámara de Diputados del 2 de septiembre de 1903, el diputado salteño Damián Torino leyó una parte de la memoria presentada por Luiggi donde respondía las consultas efectuadas

por la comisión de Obras Públicas:

“¿Puede aprovecharse una parte del puerto militar para uso comercial, sin perjuicio a los fines militares? El ingeniero Luiggi contesta:

En la forma en que están arregladas las obras, se pueden hacer muelles de atraque para grandes buques y utilizarlos para el comercio sin perjuicio de la parte militar. Por el contrario, en caso de necesidad, se puede suspender el uso comercial, y todas las instalaciones hechas serán preciosas para la intendencia de la armada y para las demás necesidades de embarque de materiales militares (...)

¿El puerto militar estará sujeto al Ferrocarril del Sud?

Contesta: No hay duda que hasta tanto se pueda hacer una red especial de ferrocarril el puerto comercial de Punta Alta estará siempre sujeto al Ferrocarril del Sud. Sin embargo, como los buques muy grandes, de doce á quince toneladas, no pueden ir hasta Puerto White y pueden entrar al militar, ésta será un complemento útil al Ferrocarril del Sud y al comercio, porque además de los buques que irán á Ingeniero White podrán llegar buques más grandes, que si no, no llegarían. Así se crea un tráfico que no existe (...)

Pueden hacerse obras modestas por ahora y ensancharse después?

Puede prolongarse el muelle actual hasta la escollera, y se creará un punto de atraque muy largo, para cuatro ó cinco buques, que creo más que suficiente por ahora, y puede hacerse con menos de un millón. Después se puede ensanchar la parte comercial sine fine hacia arroyo Pareja, mientras que el ensanche de la parte militar está proyectado hacia Bahía Blanca, ó sea del lado opuesto. Así tampoco en el porvenir se molestarán las dos cosas”. (Congreso Nacional, 1903: 705-706)

El ingeniero Luigi reconocía que la actividad comercial no entorpecería en lo más mínimo los intereses de defensa en Puerto Belgrano. Asimismo, aludía al calado de las instalaciones que él llamó “puerto comercial de Punta Alta” en relación con Ingeniero White, hablando del a imposibilidad lisa y llana que barcos de gran tonelaje ingresarán a lo profundo de la ría. La comisión, con el concurso técnico de Luiggi,



estableció dividir al puerto en dos zonas, separadas por el canal de entrada; la zona norte, sería comercial y la del sur, militar.

El murallón de atraque y el dique de carena estarían afectados a ambos destinos, pese a quedar este último en plena zona castrense: la reparación de grandes buques comerciales sería una inestimable fuente de ingresos al fisco.

Así, las obras estarían divididas en tres secciones, las dos primeras a construirse en dos años y la tercera cuando lo requiriese el tráfico. Se estimaba que el puerto tendría un calado de 32 pies, lo cual lo equiparaba a los más hondos del mundo (Anónimo, 1903: 106 y 107).

El ministro de Marina, capitán Onofre Betbeder, opinó respecto al asunto:

“La idea de convertirse en puerto comercial la zona militar de Bahía Blanca, no ofrece inconvenientes para las operaciones que en cualquier circunstancia deban efectuar allí los buques de la escuadra y presenta, en cambio, ventajas apreciables para el caso de guerra. Será una transformación que colocará á Puerto Belgrano en las mismas ó análogas condiciones en que hoy se encuentran los puertos de la capital y de La Plata, a los que tienen acceso los barcos de guerra y de comercio, sin que por eso se manifieste en la práctica dificultades de ningún género [...] Aún sin tener en cuenta las conveniencias enumeradas, el proyecto envuelve una obra cuyo alcance y consecuencias son de la mayor importancia, cual es la mayor posibilidad del ahondamiento del canal de entada, quizá hasta 25 pies de profundidad en bajamar ordinaria, lo que daría como 35 pies como mínimo en todas las pleamares. Con esto el acceso al puerto militar será posible á los barcos de mayor tonelaje, y en todo momento, sin dilaciones ni demoras, podrán entrar y salir de él nuestros buques de guerra” (Anónimo, 1903: 108 y 109).

En todo caso no pueden tomarse los dichos de Bertberder como la opinión monolítica de la Armada en su conjunto. En tato que Ministro, tenía obligaciones políticas además de las estrictamente profesionales. Si sus asertos eran o no compartidos por el resto de la oficialidad, es algo que no se está en condiciones de decir con un alto grado de certeza

en el estado actual de la investigación; pero puede afirmar se razonablemente que un sector de la marina de guerra era contraria a estas afirmaciones. Opiniones como las del almirante Barilari, que se consignarán unas páginas más adelante, parecen confirmar este tipo de especulación.

En febrero de 1904 se promulgó la ley N° 4294 autorizando las obras de acondicionamiento comercial del Puerto Militar. El crédito necesario estaba para la ejecución del proyecto estaba asignado.

Objeciones y apoyos al plan estatal

Prácticamente desde el principio, el proyecto tuvo sus detractores. Ellos argumentaban razones de orden estructural (una Base Naval militar no podía albergar en su seno un puerto comercial) y coyuntural (si así fuera, el sector destinado a albergar el sector dedicado al tráfico de mercaderías, era pequeño e insuficiente para semejantes labores).

El 7 de agosto de 1904 atracó en el muelle comercial del Puerto Militar el barco *Galicia*, de la *Pacific Steam Navigation Co*, primer navío mercante que obtuvo autorización del Ministro de Marina, Onofre Betbeder para realizar operaciones de carga y descarga en dicho puerto. El *Galicia*, procedente de Puerto Madryn, estaba cargado de capones para el frigorífico Sansinena (*Punta Alta. 75° Aniversario, 1973: 17 y 18*). Seguramente debido a lo precario de las instalaciones, el manejo de los animales no fue fácil y la operación, si no fue un fracaso, por lo menos reveló las dificultades existentes en el muelle.

Al respecto, declaraba la *Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, vocera de los intereses de los comerciantes:

“Esta Revista [...] se ocupó del fracaso del Puerto Militar en ocasión del desembarco de la hacienda que el vapor “Galicia” trajo para Bahía Blanca desde los puertos del Sur. Es conocida aquella circunstancia, como la odisea de los animales que constituían la carga de aquel vapor [...] Está demás decir que ello sucedió en la parte del Puerto Militar destinada á la transformación para fines comerciales” (*Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 1º/4/1905: 13*).

La *Revista del Centro Comercial* manifestó, en una serie de interesantes artículos aparecidos en 1905, la posición claramente crítica de la burguesía mercantil respecto al proyecto gubernativo.

En una nota aparecida en marzo de ese año, se hacía mención de un suelto aparecido en noviembre de 1904 en el diario *La Nación*, de Buenos Aires. El medio capitalino realizó ciertos reparos a la cuestión, coincidentes con la opinión de la revista bahiense. Al respecto, citaba en forma textual párrafos de la crónica escrita por un enviado de *La Nación* a Puerto Belgrano:

“[...] lo que se nos ofrece para puerto comercial en Puerto Belgrano, y que se ha anunciado para ser habilitado para principios del año venidero, es un muro de atraque cuya longitud es de 250 metros, o sea el espacio apenas suficiente para amarrar dos vapores comunes. En consecuencia la habilitación comercial Puerto Militar, tan pomposamente anunciada, resulta una verdadera ficción, puesto que se reduce a un muro corto, dos grúas, dos vías férreas insignificantes a lo largo del muro, y sin un sencillito galpón que pueda utilizarse como depósito aduanero. Tal es la triste realidad de las cosas” Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 25/3/1905: 13).

El 1º de marzo el Poder Ejecutivo decretó la realización de obras de acondicionamiento del sitio para dotarlo de la necesaria infraestructura. Los ingenieros H.M. Lange y Federico Beltrami, en carta al ministro Orma, expresan que,

“De acuerdo con las instrucciones recibidas, se ha tenido en cuenta al proyectar las obras, que éstas deben encuadrar dentro del plan general del Puerto Militar, sin molestar las instalaciones actuales, ni las que se harán en el futuro y que al mismo tiempo sean de carácter tal, que puedan ser utilizadas inmediatamente por las autoridades militares, si las necesidades del caso así lo exigen” (Registro Nacional, 1905:1608 y 1609).

Y seguidamente ofrecían la descripción de las obras a ejecutarse y que da una idea del tenor del proyecto:

“Zona destinada á operaciones comerciales- Esta zona afecta la forma de un rectángulo de 200 m. de Oeste á Este por 600 m. de Norte á Sur comprendido entre la línea de coronamiento de los muros de ala del dique de carena, la avenida al mar y la escollera interior Sur (...)

Se aislará del resto del puerto por medio de un fuerte cerco de alambre tejido de 2,50 de altura con postes de madera dura cada 3 m., y con base de mampostería de ladrillos.- Dentro de este cercado se construirán el galpón de carga y las casillas de Prefectura y Aduana” (Registro Nacional, 1905: 1609).

El galpón de marras se describía de esta suerte:

“Paralelamente al murallón de arranque y á 17,50 m. al Este se construirá el galpón para carga, de 34 m. de ancho por 76,50 de largo, dividido, á objeto de disminuir los riesgos de incendio, en tres secciones independientes, por medio de dos muros de mampostería que incomunican absolutamente las secciones entre sí. Este galpón ha sido proyectado con armadura de madera pino-tea y revestimiento de chapas de fierro galvanizado...” (Registro Nacional, 1905: 1609).

Es decir, un depósito a todas luces pequeño para un puerto comercial que deseaba ser el desahogo para la entrada y salida de mercaderías del sudoeste bonaerense.

El proyecto, asimismo, preveía la construcción de las casillas para la Aduana y Prefectura -“*de tipos económicos y que correspondan a las condiciones climáticas de la región*” (Registro Nacional, 1905:1610), es decir, con aislamiento que prevenga el frío y el calor-, galpón de locomotoras, vías férreas, instalación eléctrica y accesorios.

Las críticas más virulentas partieron de dos grupos que, según vimos, tenían intereses antagónicos pero que estaban unidos en esta cruzada: el comercio bahiense y el *Ferrocarril del Sud*.

Los comerciantes, como siempre, estaban temerosos que la habilitación de un puerto alejado elevara más los costos de fletes, máxime que el transporte se haría por las vías existentes del *Ferrocarril del Sud*, que unía a la ciudad con la



Base Naval.

Por su parte, la compañía ferroviaria recelaba que la presión de los comerciantes locales decidiera al gobierno a imponer algún tipo de limitación a las tarifas de traslado de mercaderías. Pero quizá lo más inquietante haya sido el perder los pagos que en concepto de derechos de embarque realizarían los buques en un muelle que no estaba administrado directamente por la compañía.

Evidentemente, el plan de obras no llegó a concretarse y dos años después de los anuncios de Seguí y Betbeder, sólo estaba habilitada la primera sección, cuando a la fecha debería estarse por inaugurar la segunda, de cuatrocientos metros más. Sin embargo, las objeciones de mayor peso no venían del lado del comercio. Ingenieros y hombres de la Armada, profundos conocedores del tema, también exponían sus reparos a la concreción de la idea. Un medio que el portavoz de los comerciantes bahienses se abstuvo de mencionar, reprodujo opiniones del ingeniero Luiggi sobre el espinoso asunto. Juicio que por la calidad del emisor, por esa época considerado poco menos que un oráculo sagrado, y que la *Revista del Centro Comercial* se ocupó de publicar:

“El Ministro de Obras Públicas ha dirigido una nota á sus colegas de Hacienda y de Marina, adjuntándoles una comunicación del jefe del Puerto Militar, ingeniero Luiggi, referente á los nuevos servicios que el puerto debe comenzar en breve.

[...] el ingeniero Luiggi manifiesta al ministro de Obras Públicas que apenas podrá aprovecharse para el objeto señalado un primer trozo de murallón de unos 250 metros de largo con una capacidad de amarre como para dos acorazados.

[...] El murallón tiene capacidad para dos buques mercantiles, de donde el ingeniero Luiggi deduce en consecuencia lógica de que el nuevo servicio solo resolverá en parte las dificultades del puerto de Bahía Blanca, lo que advierte al Gobierno para que á su vez prevenga á los exportadores esa circunstancia, á fin de que no fueran á abrigar creencias erróneas sobre el particular” (*Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 1º/4/1905: 14).

Como se vio, Luiggi no era contrario al establecimiento de un puerto comercial en el Puerto

Belgrano. Más aún: ya desde los primeros momentos del proyecto de la Base Naval, el ingeniero italiano había indicado que Puerto Belgrano era un área ideal para el asentamiento de instalaciones comerciales. Es más, estaba seguro que, en lo futuro, las actividades militar y mercantil se desarrollarían conjuntamente en las aguas de Puerto Belgrano. Luiggi era contrario, sí al apresuramiento del Estado en habilitar un muelle a todas vistas precario para el fin al que estaba destinado, carente de la infraestructura apropiada para tal efecto. El punto de vista del ingeniero se pone de manifiesto en otro reportaje. Ante la pregunta directa de la opinión que le merecía el muelle comercial de Puerto Belgrano, declaró tajante: *“-No caben dos opiniones: que es chico, incapaz de llenar las necesidades y crecientes exigencias de la producción.”* (*Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 1º/4/1905: 13)

Opinaba el órgano comercial sobre las tarifas del ferrocarril que debería llegar al muelle, citando a Luiggi:

“La opinión del Jefe del Puerto Militar respecto á “la necesidad indispensable de establecer la tarifa con arreglo á la cual se hará la tracción de vagones desde la estación del F.C. del Sud, con el fin de evitar ulterioridades,” confirma lo que hemos sostenido, porque ¿cuál será el exportador ó comerciante, ó persona cualquiera que desee pagar arbitrariamente un recorrido de 14 kilómetros para llevar su carga más adelante si no hay necesidad alguna que se lo imponga?” (*Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca*, 1º/4/1905: 13).

Más adelante insistía con el extracto de una nota aparecida en *La Razón*, de Buenos Aires, donde se llamaba la atención sobre lo precario de las instalaciones:

“Se ha publicado en són de triunfo, el haberse obtenido del Ministerio de Obras Públicas, la habilitación del Puerto militar para operaciones comerciales.

Si no se hacen allí las ampliaciones obligadas, todo no pasará de una farsa para engañar incautos.

Los 250 metros de murallón de atraque, al que pueden allegar solo dos barcos de regular porte, con sólo dos guinches á vapor y una grua de 20 toneladas, con pocas vías férreas, sin galpones, y

todo subordinado á la voluntad del Ferro-Carril del Sud en lo concerniente al tráfico, con más una profundidad limitada en las aguas de la dársena, como lo son los 20 piés en marea baja, con la agravante de tener dos ménos á la canal de entrada, repetimos, aquello será una engañifa.

Sin dar una positiva ventaja al comercio exportador cuál necesita, se obtendrá solo ofrecer inconvenientes y dificultades para las operaciones que tengan que hacer los barcos de la armada, que si hoy son pocas, pueden producirse con más frecuencia en lo sucesivo” (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 1º/4/1905: 14).

El 1º de abril de 1905, bajo el título de *Comercialización del Puerto Belgrano*, informaba ampliamente a sus lectores acerca de una nota realizada por un *colega local* que no identificó y cuyos comentarios suscribía. En ella se destacaban la precariedad de las instalaciones de la base naval, más allá de lo exiguo de su tamaño.

“El Dr. Orma deseaba conocer la parte del puerto que se quería entregar á operaciones comerciales y fué lo primero que visitó.

Aquello no estaba en condiciones de prestar servicio eficaz.

Se trabaja activamente en la construcción de las vías de acceso, pero no será posible terminar esta obra antes del 1º de Abril.

Falta, á más, organizar el servicio de tracción, entre la estación y la dársena, pues el gobierno no tiene ninguna máquina para ese trabajo, y organizar un servicio de aduana, de sanidad, de remolque, etc., porque nada de esto se ha hecho”.

(Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 1º/4/1905: 13)

Pese a todo eso, el ministro de hacienda, “asesorado por el mariscal de Puertos y resguardos señor Luis García”, permitió la operatoria de veleros comerciales en el muelle. Expresó el “*colega local*”, por las páginas de la *Revista del Centro Comercial*:

“¿Cómo van á practicar operaciones esos veleros cuando la sección que se quiere habilitar, aún no está terminada; cuando la empresa Dirks y Dates todavía no la ha entregado al gobierno; cuando las vías de empalme están aún en obra;

cuando no se tiene máquinas, ni tren rodante preparados para el transporte de la carga que se saque de estos veleros?

El ministro Orma cuando vió el estado en que se encontraba los trabajos de la dársena, tuvo que convencerse que se había andado con una precipitación inaudita al dictar resoluciones que importaban un desconocimiento absoluto de lo que pasa y de lo que se hace en Puerto Militar” (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 1º/4/1905: 13 y 14).

En su número del 15 de abril de 1905, el órgano oficioso de los comerciantes de Bahía Blanca publicó un extenso artículo en el que daba cuenta de la marcha atrás del Ministerio de Obras Públicas tras la visita de su titular al puerto. Pero lo que más preocupaba a la revista era la cuestión tarifaria y del consecuente aumento de los costes de la mercadería desembarcada por el famoso desembarcadero. Sobre el particular, se interrogaba de esta suerte:

“En el Puerto Militar por el momento no existen elementos de descarga, en primer término. Suponiendo que las maderas y diversas mercaderías allí se descargáran, preguntamos: ¿las tarifas ferro-carrileras del Puerto Militar á Estación Ingeniero White quedarían equiparadas á las vigentes del muelle F.C. Sud á la misma estación, esto es, Ing. White, ó lo que es lo mismo si el F.C. Sud tiene ó nó compromiso de transportar las mercaderías subsodichas de Puerto Militar como si se tratase desde el muelle del F.C. Sud?

¿Por cuenta de quién serían las tarifas á pagar desde el murallón de descarga hasta la estación Puerto Militar del F.C. Sud?

¿En qué condición quedan los buques con respecto á seguros si esto han anclado frente á Puerto White ó Puerto Galván y después se les obliga á retroceder á Puerto Belgrano?

Queda aún el compromiso del fletamiento. Entregados los conocimientos del buque al consignatario después de anclar en esta bahía, ¿por cuenta de quién sería la diferencia del nuevo flete por conducción de Puerto White ó Puerto Galván á Puerto Militar?

Estos han sido los sólidos argumentos que presentados al Ministro, le han convencido de la necesidad de anular la inconsulta resolución



tomada como una providencia salvadora” (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 15/4/1905: 14).

En el siguiente número, la revista transcribió un reportaje que el diario porteño *La Razón* le realizó al almirante Atilio Barilari:

“- No le extrañe mayormente- empezó diciendo el señor Barilari- mi opinión de marino. Si patrióticamente deseo que en cada costa, en cada playa de la República haya puertos comerciales, con criterio técnico no son muy agradables estas promiscuidades del guinche que carga á la vez cañones y fardos de lanas” (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 22/4/1905: 13).

Declaración significativa la del marino, ya que reflejaba la postura de un sector importante de la Armada, acerca de la inconveniencia estratégica de tener un puerto comercial en proximidades del arsenal naval. Pese a que casi nunca posteriormente esta postura fue tan desembozadamente explicitada, lo cierto es que la oposición de la Marina de Guerra al emprendimiento comercial en Puerto Belgrano puede rastrearse en los hechos, a través del apoyo más o menos tácito a los intereses anglobahienses. Para la marina de guerra, la coexistencia de un puerto militar y otro comercial en forma contigua era poco menos que inaceptable. Máxime si se tiene en cuenta la ubicación de este último: en zona militar era un disparate, pero más hacia el este, hacia la salida de la bahía era inaceptable. La concreción de una estación marítima mercante de gran envergadura en o en cercanías de Arroyo Pareja terminaría “taponando” el acceso a los muelles militares de barcos de guerra, y dificultando asimismo las maniobras y prácticas de navegación, tiro, etc.(II) Seguidamente, fue consultado al respecto Luiggi, quien criticó al sistema de estaciones marítimas bahienses establecido por los ingleses, y reivindicó el papel del Estado como promotor de políticas portuarias.

“[...] *El Ferrocarril del Sud, ante todo, ha construido muelles, y su intención no ha sido, y no lo será nunca probablemente, construir un puerto en el sentido técnico de la palabra. Ese es un distingo inicial que creo prudente hacer.*

Además el Ferrocarril del Sud, lo mismo que el N. O. en Galván, no ha hecho uso de ninguna concesión especial: obtuvo permiso para construir muelles simplemente y ha hecho muelles baratos, que rindan fácilmente el interés de su costo.

¿Que los muelles son chicos, incómodos? Pues, señor, que alguien haga otros, que el Ferrocarril nada tiene que ver con ello.

-Y ese alguien, ¿quién podría ser, señor Luiggi?

- Lo más cuerdo y lo más prudente es que ese alguien sea el estado”. (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 22/4/1905: 13)

Y en otro lugar de la entrevista, el ingeniero agregaba:

“[...] *La zona Sud de la república necesita todo un puerto, amplio, cómodo, moderno, para completar así la trilogía de la expansión nacional: Rosario al norte, Buenos Aires, La Plata en el centro y Bahía Blanca al Sud. El gobierno nacional debe mirar hacia el porvenir al que el país se acerca á pasos de gigante, y así como por razones de seguridad se vió obligado a construir un puerto militar; rentísticamente improductivo, así él, por su propia iniciativa y con capitales propios debe dar otro puerto. Así él cobrará un centavo oro por tonelada de registro, y no dos ó más como se vén obligadas á cobrar las empresas particulares. Además estas últimas en caso de un mal año no pueden conceder las facilidades y franquicias que constituyen el arma poderosa de los gobiernos”.* (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 22/4/1905: 13)

El órgano del sector comercial bahiense, la *Revista del Centro Comercial* criticó la falta de una política coherente por parte del estado nacional: “*Hasta ahora el gobierno no ha realizado más que tanteos inútiles. Se ha concretado únicamente á ordenar estudios que no quedan sinó en estudios. De ellos no surgen sinó puertos teóricos creados por la frondosa fantasía de los ingenieros encargados en realizarlos*”(III) (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 8/7/1905: 5). A la vez, el articulista reclamó una más efectiva acción del estado para poner un punto final a la situación del cada vez más necesario puerto alternativo en la bahía.

“Pero lo raro del caso es que aún cuando las opiniones de los hombres de ciencia coincidan en que el lugar Planes es el más indicado para construir el gran puerto que exigen las necesidades de producción de la zona Sud, es raro, decimos, que no haya predominado la idea en el ánimo del gobierno y se decida á hacer allí las grandes obras que son reclamadas. Grandes diques, grandes obras, pueden hacerse en ese lugar señalado para tal objeto por la misma naturaleza. Obras que han de ser relativamente económicas porque todo coopera a ello [...]

La prédica de la prensa debe encaminarse en tal sentido, luchando sin descanso para que se ponga desde ya manos a la obra, porque también los gobiernos deben ser previsores, y sería un acto de previsión realizar obras semejantes con propios recursos, antes que dejarlas á la explotación de empresas privadas.” (Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, 8/7/1905: 5)

Precisamente una empresa privada del tipo de las que despotrica el redactor de la *Revista del Centro Comercial* fue su aliada momentánea en esta empresa.

El *Ferrocarril del Sud* tenía una opinión en contrario también al proyecto del Poder Ejecutivo, si es que se pueden tomar las opiniones del Superintendente de Tráfico, Arthur Coleman, como reflejo de las de la compañía. Las razones pueden adivinarse sin esforzarse demasiado: toda competencia contraria al virtual monopolio del tráfico marítimo que detentaba por entonces la compañía era vista por esta como una amenaza a sus intereses comerciales. Rememoraba Coleman años después:

“Hacia casi un año que los diarios sostenían, con gran entusiasmo, que el Puerto Militar estaba preparado para operar con buques mercantes y que la dificultad del embarque de trigo estaba superada (IV). Transcurrió todo el año y no se embarcó por puerto Militar ni una sola bolsa. Yo estaba persuadido de que ni siquiera habían pensado las autoridades en autorizar tales embarques por un puerto estrictamente militar, y por lo tanto de instalaciones en parte secretas y reservadas. Tampoco era necesario habilitarlo para semejantes operaciones, porque las quejas de los exportadores eran infundadas e interesadas, y

ellos los sabían perfectamente [...]

La prensa comentó repetidamente el asunto, pero por mi parte jamás creí factible la utilización mercantil del Puerto Militar, únicamente para complacer a las firmas cerealistas, por lo cual, sin preocuparme por tal posibilidad, dediqué todos mis esfuerzos a mejorar la situación de Ingeniero White y a dotar al puerto de nuevos elementos.” (Coleman, 1952: 113 y 114)

Evidentemente, las firmas cerealeras deseaban mejorar de algún modo las instalaciones portuarias (ya presionando al ferrocarril para que ampliara su equipamiento, ya a las autoridades para que construyera sitios alternativos de embarque), ya que toda demora o congestión en el tráfico les eran tremendamente perjudiciales. Algunas de los cerealistas que operaban por Ingeniero White eran líderes en el ramo. Para 1910, por ejemplo, poseían allí barracas: *Engebart, Hardt y Cía., Lahussen y Cía., Lanusse y Olarcegy, Masurel fils, Meyer y Cía., Tellarini y Cía., Olhaceche Hnos., Van Perborg Willemen*; y las principales firmas exportadoras que negociaban en Bahía Blanca y su puerto eran *Bunge y Born, Dreyfus y Cía., Lahusen y Cía., Brauss, Mahn y Cía., Lowegard, Tomkinson y Dungle, Weil Hnos.*, entre otras (Lázaro, 1992:30).

De este modo, la política de la compañía fue la de convertir al muelle ferroviario en un verdadero puerto comercial, dotándolo de todos los elementos necesarios que precisaba para convertirse en un sitio de estas características.

Para acallar las opiniones que seguían siendo desfavorables y asegurar asimismo su posición hegemónica, el *Ferrocarril del Sud* se propuso construir dos elevadores de chapa. Los mismos, junto al apeadero de Spurr, se habilitaron en 1909, y otorgaron una silueta inconfundible al paisaje whitense hasta su desguace en la década de 1980.

Pese a todas las dificultades, la situación lograda por el puerto de Ingeniero White en pocos años era envidiable en el contexto nacional. Categoría en el contexto nacional a la que ayudó, sin duda, su condición de puerto único de embarque de cereales que atendía a una importante zona productora.

En tanto la perspectiva de los comerciantes estaba por la negativa, la todopoderosa Sociedad



Rural Argentina, que vinculaba a los mayores estancieros del país, sin duda propició que el estado interviniera en salvaguarda de los intereses de sus asociados, perjudicados por el monopolio de cargas. En efecto, la salida de su producción pecuaria debía efectuarse por los puertos que, en el sudoeste bonaerense y La Pampa (el *hinterland* bahiense) se realizaba por el puerto de Ingeniero White. De algún modo, se deseaba restablecer la competencia en zonas como el sudoeste bonaerense, notoriamente sujetos a la acción de la compañía del *Ferrocarril del Sud*. Nuevos puertos y trazados ferroviarios que no estuvieran en manos del monopolio británico, era la respuesta más efectiva a este. Alberto Schneidewind, a la sazón Director General de Vías de Comunicación de la Nación, lo expresaba en un artículo aparecido en los *Anales de la Sociedad Rural Argentina*, en 1904:

“[...] en el momento presente, el puerto de Bahía Blanca no puede considerarse como puerto de servicio público, siendo que los muelles que sirven para carga y descarga de las mercaderías pertenecen á las empresas particulares, cuyas tarifas de muelle no siempre armonizan con el interés público que el estado debe considerar en primer término.

Es este concepto el que ha guiado al gobierno en el proyecto de habilitar al Puerto Militar para objetos comerciales, según está dispuesto por la ley N° 4294.” (Schneidewind, 1904: 302)

Por un decreto firmado por el vicepresidente, a cargo del Poder Ejecutivo, José Figueroa Alcorta y el ministro de Hacienda, José Antonio Terry, el 28 de febrero de 1906, se autorizó a partir del 1° de marzo del año en curso a operar carga y descarga de “*maderas y artículos de denominados de corralón que sean de despacho forzoso*” (*Punta Alta. 75° Aniversario, 1973: 19*). El 27 de abril se nombró al personal civil para aduana, depósitos y guinches de la zona comercial del Puerto Militar.

El “muelle de la francesa”

Puerto Belgrano formó parte esencial de un proyecto ferroportuario con características particulares que lo hacen digno de conocimiento por parte de las generaciones presentes y futuras. A

principios de siglo, el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano se construyó siguiendo un proyecto diferente y particular que lo transformó en especialmente peculiar para el sistema ferroviario de la época (V). El ramal fue concesionado en diciembre de 1903 (ley N° 4279) a Diego de Alvear, poderoso terrateniente que negoció la concesión a un grupo financiero francés. El 22 de septiembre de 1906 quedó constituida la *Compagnie de Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano* (*Compañía del Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano*), con la participación de importantes capitales franceses (además de Alvear, el financista Otto Bemberg, los bancos Paribas, Bénard et Jarislowsky y Societé Générale, la constructora Hersent, etc.). Los rieles comenzaron a tenderse en 1908 y la línea fue inaugurada a fines de 1910.

La construcción de un muelle en las aguas de la bahía, en el área de Puerto Belgrano, era, para el ferrocarril francés “*el complemento indispensable de la línea*” (*Compagnie du Chemin de Fer Rosario à Puerto Belgrano, 1917: 5*). En efecto, para la empresa ferrocarrilera este era un punto de fundamental importancia y la razón de ser de la compañía: la unión de los dos puertos cerealeros más importantes de la República por ese entonces. “*Un ferrocarril sin puerto ha dicho un estudioso como Ricardo Ortiz era más ineficaz que sin locomotoras*” (Caviglia, 1993: 47).

Que la intención desde el origen era la construcción de un puerto propio en el sector específico de Puerto Belgrano (y no, más genéricamente, en Bahía Blanca, como se decía en ese entonces) está dada ya por el nombre mismo de la compañía ferroviaria. Y ponía sobre el tapete la cuestión de la erección de un sitio portuario alternativo al existente, de origen inglés.

Diego de Alvear negoció y obtuvo del gobierno nacional el permiso para establecer un muelle comercial en Puerto Militar el 29 de septiembre de 1906. Finalmente, transfirió su concesión, como era de esperar, a la *Compagnie de Chemin de Fer de Rosario à Puerto Belgrano* el 16 de mayo de 1907.

El contrato firmado el 4 de junio de 1907 entre el Estado argentino y la *Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto-Belgrano* fijó la duración del acuerdo en cuarenta años a partir del momento en que la explotación del muelle fuese autorizada por el gobierno. Los derechos percibidos por la Compañía debían ser objeto de

una tarifa especial aprobada por el Ejecutivo. La construcción del muelle estaría dividida en dos secciones.

Las obras estuvieron a cargo, de la casa constructora *J. et G. Hersent*, quien firmó contrato con la *Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto-Belgrano* el 12 de mayo de 1908. La empresa *Hersent* se ocupó no solamente de la mampostería sino del dragado del sitio.

Es así como se inició la construcción, en 1908, de un muelle en el antepuerto del Puerto Militar: el famoso Muelle C.

En su número especial en conmemoración del centenario de la Revolución de Mayo, *La Nación* de Buenos Aires nos ofrece una completa descripción del estado en que estaba el Muelle C, que, en la época, todos llamaban *de la francesa*, aludiendo a la compañía que lo había construido. Vale la pena la transcripción del artículo de referencia:

“Las instalaciones en Puerto Militar se componen de un muelle a resaltos de 250 metros de largo, 100 metros al principio y 73m.40 á su extremidad. El coronamiento está a 7 metros arriba de cero.

Los muelles están provistos de todos los aparejos necesarios para efectuar la carga y descarga de ocho buques á la vez.

Los malecones son formados por la justaposición de grandes bloques de mampostería, hormigón y cemento armado, puestos en cajones metálicos, descansando sobre el suelo natural á 10 metros debajo de cero; sus dimensiones son de 24 metros de largo por 19 metros de ancho y 17 metros de alto.

Los muelles están provistos de balardos cada 25 metros y de escaleras cada 50 metros.

Las vías férreas de cada lado del muelle constan de 6 en la parte más ancha y 3 en la extremidad. Están reunidas por medio de agujas de cambios por el lado de tierra y por tres trasbordadores eléctricos del lado del muelle. Las grúas eléctricas son en número de 12, de 1500 kilos; además 4 grúas de 3000 kilos.

Tres depósitos están instalados en el muelle para depositar las mercaderías; cada uno tiene 80 metros de largo por 25 de ancho y son construídos con armaduras de hierro y chapas onduladas.

Una instalación especial ha sido provista para el embarque de cereales, en los cuatro sitios de

atracar. Cada una se compone de una cinta sin fin de 100 metros de largo, colocada bajo el nivel del suelo en una canaleta de mampostería. Otras cintas reciben las bolsas y las transportan hasta las bodegas de los buques á razón de 250 toneladas por hora cada cinta” (*La Nación*, 1910: 32).

Tal el aspecto que ofrecía las instalaciones portuarias del Ferrocarril Rosario- Puerto Belgrano en 1910.

El 23 de febrero de 1911 se realizó el primer embarque de 6.500 toneladas de trigo y avena por el Muelle C, en el vapor *Ferdinand*, por cuenta de la casa exportadora *Bunge & Born*. El 19 de abril de 1911, un decreto del Poder Ejecutivo habilitó la primera sección del muelle *de la francesa* en Puerto Militar (Pignataro, 1993: 140).

La transferencia del Muelle C al Estado

Era cosa sabida por todos, en virtud del contrato firmado con el Estado, que la *Compagnie* no gozaría del muelle en Puerto Militar por mucho tiempo. El 17 de junio de 1911 el Estado argentino comunicó a la empresa ferroviaria que decidía hacer uso del derecho de expropiación de las obras. Efectivamente: el contrato estipulaba claramente, en su artículo 10, que cuando los trabajos estuvieran terminados, y antes que la segunda sección fuera librada al servicio público, el gobierno podría tomar las obras a su cargo por cuenta del Estado, pagando a la Compañía su valor en especies o títulos de la deuda externa. Si no se hacía uso de esta facultad, los franceses explotarían el muelle por toda la duración de la concesión y, a su término, todas las instalaciones pasarían al Estado, sin derecho a indemnización (Pignataro, 1993: 12).

Si para el Estado las ventajas eran evidentes (se quedaba con un sitio de embarque perfectamente equipado, además de apostar por un proyecto de mayor envergadura que un simple muelle de cargas), aparentemente para la sociedad gala la inclusión del artículo de expropiación era un retroceso en sus aspiraciones.

Un análisis más detallado de la documentación tal vez eche un poco de luz sobre el asunto. No hay que descartar una maniobra especulativa por parte del ferrocarril, que ponía en movimiento un volumen de capital considerable con el fin de obtener dividendos y resarcirse de las



pérdidas originadas por la explotación de la línea. Prueba de esto es la controversia suscitada a raíz del monto a pagar, por parte del estado, por las instalaciones en Puerto Belgrano. Luego de arduas negociaciones, el gobierno decidió pagar 4.012.007,52 de pesos oro, contra los 3.843.777 ofrecidos en un principio, es decir, 168.230,52 pesos oro más.

El Ministerio de Finanzas, en marzo de 1914, autorizó a emitir un bono de un valor nominal de cuatro millones de pesos oro a un interés del 4,5 %, con la triple estipulación de cambio de este bono, con una espera de diez años, contra títulos del mismo interés amortizable; fijación, en el momento del cambio, de un interés definitivo; pago en especies de la diferencia entre el valor fijado y el valor nominal. Luego, el gobierno impuso a la compañía gala una reducción de 47.278,83 pesos oro, emitiendo bonos por el valor de la deuda reconocida, es decir 3.964.728,69 pesos oro (se retuvieron \$ 50.000 en función de un reclamo efectuado por la Aduana).

Diversas dificultades de orden técnico hicieron necesario el arbitraje del Inspector General de Puentes y Caminos, Georges Renaud. Finalmente, este estableció la deuda activa de los hermanos Hersent en 875.069,90 francos oro al 31 de diciembre de 1913.

El 31 de marzo de 1914, fue cedido al Estado el muelle con sus empalmes ferroviarios con Puerto Belgrano, de setecientos ochenta y ocho metros de longitud. Por último el Estado, por decreto del 8 de mayo de 1918, extendió letras de tesorería a favor de la empresa por valor de 4.391.552,69 pesos oro, en concepto de pago y completa cancelación de la deuda contraída por la adquisición del muelle y obras complementarias (Pignataro, 1993: 149).

Con este traspaso, el Muelle C no sólo fue inhabilitado para las tareas a las que había sido destinado. La Armada comenzó una inmediata y prolija tarea de desmantelamiento de las instalaciones comerciales. Prevalció así la opinión del almirante Barilari; y, sin duda, la de cierto sector de la oficialidad que, respondiendo a la tradición del arma, no ocultaba su inclinación filobritánica (Punta Alta. Ayer y Hoy, 1931:37).

Conclusiones

A lo largo del trabajo se vio que desde un principio, la iniciativa oficial de construir un sector comercial dentro del área del puerto militar estuvo destinada al fracaso. Sin embargo, el proyecto del Estado era vital para sus intereses en la bahía Blanca, ya que veía cercenados sus derechos impositivos y de fiscalización. Baste como ejemplo traer a colación los dichos del diputado nacional bahiense por la UCR Mario Guido, expuestos en su proyecto de zona franca en el sur bonaerense y que data de 1923. “[Los de Bahía Blanca] Son puertos cerrados, de exclusivo uso particular y sin lib.re acceso, como no sea por los rieles de cada una de las dos empresas.” (VI) (Guido, 1923: 5 y 6) La presión de las compañías, calificada de agobiante, fue remarcada por el legislador de esta guisa:

“Esa misma lógica bárbara del interés particular, es la que ha permitido por muchos años y hasta hoy, la enormidad (tendría que ser otro el calificativo), de que el único depósito fiscal que tiene el puerto, está tan lejos del muelle, que para llevar a él mercaderías que llegan, hay un recargo de tres pesos, recargo que es beneficio del ferrocarril porque sólo por sus rieles se puede llegar al depósito. Y como ese depósito está a mitad de camino entre el puerto y la ciudad resulta que hay otro recargo por transporte de carros, cuando la mercancía deba llegar al destinatario” (Guido, 1923: 6 y 7).

Merece transcribirse el párrafo en el que Guido abordó la cuestión del gran poder de lobby de las empresas ferrocarrileras.

“Yo no sé qué poder sugestivo desarrollan esas grandes empresas, pero es el caso que aún existiendo, desde 1907, una ley número 5944, en cuyo artículo 22 se disponía la construcción de depósitos fiscales en Bahía Blanca, nunca se realizó ese propósito a pesar de haberse estudiado minuciosamente por técnicos y funcionarios de los ministerios de obras públicas y hacienda. Desde 1907 hasta 1911 -¡cinco años!- se tramitó el cumplimiento de esa ley produciéndose todos los informes necesarios, hasta el presupuesto de las obras. Y hasta ahora nada. Ahí está sin destino, el

millón de pesos oro que debía hacer surgir los depósitos fiscales” (Guido, 1923: 7).

Esta situación, según Guido, causó enormes perjuicios al desarrollo regional. El desalojo de la navegación de cabotaje y el desvío de la importación directa son dos de los daños gravísimos señalados por el parlamentario.

Así, además de la falta de fondos, coadyuvaron al fracaso de la decisión oficial presiones de todo tipo, desde las producidas por la Armada y el ferrocarril británico hasta el sector del comercio, que con su accionar resultó funcional a los intereses de los primeros actores mencionados. Las razones de los comerciantes se explica en el temor que la concreción de un puerto exitoso a 30 km. de la ciudad pudiera aumentar desmesuradamente los fletes o hacer surgir un polo económico y demográfico rival que terminaría con la hegemonía que Bahía Blanca comenzaba a detentar en la zona.

En este contexto, surgen interrogantes: ¿Cuál era, exactamente, las redes de intereses políticos-económicos del capital británico en la zona? ¿Qué grado de autonomía tenía la Armada dentro del aparato estatal? (VII) ¿Estaba en condiciones el estado liberal de 1900 en imponer sus políticas sobre los intereses económicos extranjeros? El presente trabajo es consciente de dejar estas cuestiones sin resolver y que quedan planteadas como interrogantes a resolver para futuras investigaciones sobre un tema que está apenas develándose.

(I) Puerto Galván, inaugurado en los primeros años del siglo XX, es un pequeño puerto lindero con Ingeniero White. Era la terminal cerealera del *Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste*, de capital inglés, quien lo vendió junto con sus activos, al también británico *Ferrocarril Pacífico* (ver *ut supra*).

(II) No ocurre lo mismo en otras partes del mundo: el arsenal naval de Mourillon, asiento de la flota francesa de guerra, prácticamente está pegado al puerto comercial de Toulon. En Francia, se ve, los guinches son promiscuos, pero funcionan a pleno, *ad majorem Galliae gloriam*.

(III) Los estudios a los que irónicamente alude el articulista fueron los encargados a principios de ese año por el gobierno.

(IV) Se refiere a la gran congestión de tráfico de 1905, que prácticamente paralizó la actividad en los muelles whitenses.

(V) Dos características diferencian este proyecto del resto de los emprendimientos ferroviarios de la provincia y aún del resto de la República: a) el origen del capital financiero, francés y no británico; b) el trazado de la línea que evitaba el consabido modelo radial, con una orientación oeste-este, centralizado en la Capital (origen del "país abanico", de Alejandro Bunge, de la "cabeza de Goliath", que definió Martínez Estrada); antes bien, el modelo seguía una línea norte-sur, uniendo Rosario con Punta Alta y cortando transversalmente los principales ramales de las compañías inglesas. Este particular trazado hizo necesarias obras de ingeniería destinadas a salvar empalmes de los ferrocarriles de la competencia, o para franquear la topografía, a veces complicada, de la zona. En el distrito, aún hoy puede observarse los siete puentes de hierro que atraviesan el Sauce Grande.

(VI) Las dos empresas aludidas eran el *Ferrocarril del Sud* y el *Ferrocarril Pacífico*. El primero, con su puerto de Ingeniero White y el segundo, con Puerto Galván, que en 1904 había comprado junto con el resto de la compañía al también británico *Ferrocarril Noroeste*; en 1924 el *FC. Sud* adquirió los activos y compañías subsidiarias del *FC. Pacífico*.

(VII) ¿O cuál sería el grado de autonomía de ese Estado frente al poder y prestigio creciente de la Marina de Guerra de esos años? Esta vuelta de tuerca fue sugerida por María Emilia Sandrín en el debate que siguió a la lectura de esta ponencia en las II Jornadas de Estudios Portuarios, desarrolladas en noviembre de 2010 en Mar del Plata.

Todo pasa y todo queda. El registro fotográfico de la construcción del Puerto de Mar del Plata

Susana S. González
GESMar - UNMdP
petitesoraya@gmail.com

La fotografía como medio de expresión

El anhelo del ser humano de trascender, de dejar su huella es observable desde los albores de la humanidad. El arte visual es un sistema de símbolos que intenta decir más que lo inmediatamente observable, el cual puede ser leído de diferentes maneras de acuerdo a quien lo observa, cobrando diferentes interpretaciones en el tiempo. Por lo tanto, podemos afirmar que hablamos de un lenguaje como una manifestación expresivo-comunicativa.

Desde la invención de la fotografía, el hombre obtuvo un medio más económico de acercarse a su objetivo de trascender, permitiendo el acceso a las masas urbanas al retrato, (antes solo accesible a la clase alta) de allí la proliferación de las fotografías familiares de mediados del siglo XIX en adelante. Seres queridos vivos o muertos son retratados para conservar un recuerdo, una imagen.

En este sentido, es Walter Benjamin quien nos da una pista de la utilidad de la imagen como un disparador de recuerdos:

“quien ha empezado a abrir el abanico de los recuerdos, encuentra siempre nuevas piezas, nuevas varillas. Ninguna imagen lo satisface por que ha comprendido que, al desplegarse, lo esencial se presenta en cada uno de los pliegues: cada imagen, cada sabor, cada sensación táctil por las que hemos abierto todo esto se han desdoblado a su vez, y ahora el recuerdo va de lo pequeño a lo mas pequeño, de lo mas pequeño a lo microscópico: lo mas grandioso se halla siempre en lo que aun esta por descubrirse en este microcosmos” (Benjamin, 1995).

La fotografía fija el momento, captura la acción brindando la oportunidad de poner en soporte físico-visual nuestra memoria. Señala John Berguer en su artículo sobre los usos de la fotografía que “la memoria entraña cierto acto de redención. Lo que se recuerda ha sido salvado de la nada. Lo que se olvida ha quedado abandonado.”

Con el avance de las tecnologías en el campo de la fotografía, los usos de la misma se fueron

ampliando, incluyendo una nueva función mercantil, la propaganda, que también es aprovechada para mostrar los signos de progreso económico, acompañando y dando fuerza a los artículos periodísticos, o como documento visual de obras de gobierno. Ejemplo de ello, fue en nuestro país la Campaña del Desierto, cuyo derrotero fue acompañado de fotografías que plasmaron la victoria del Gral. Roca, el avance no solo simbólico sino material de la “civilización”, en palabras de Juan Ferguson en su artículo sobre las imágenes de la Campaña al Desierto “La dinámica propulsora del proceso era la expansión de la producción agroexportadora, a partir de la vinculación creciente con la economía internacional” (Ferguson y Alimonda).

Según la visión de mundo dominante, se completaba así la ocupación del desierto “bárbaro” por parte de la civilización.

Esta visión de la campaña de 1879 como “gesto espectacular” se reafirma cuando examinamos la colección de cincuenta fotografías de la misma existente en la Biblioteca Nacional de Río de Janeiro. Para que el espectáculo fuera completo, era necesario su registro visual fotográfico. La fotografía era una tecnología de la época, tan avanzada como el fusil Remington, el telégrafo o el ferrocarril.

La Argentina durante la época de la construcción del puerto de Mar del Plata

Poco tiempo atrás se llevó a cabo en Buenos Aires una muestra fotográfica denominada “Una visión de la Argentina en 1910, época del centenario” en el catálogo de la misma se escribió lo siguiente “En el primer centenario como podemos apreciar en las fotografías (...) la sociedad argentina celebraba consolidar el crecimiento, extendiendo ferrocarriles, instalando la infraestructura básica, fomentando la inmigración, iniciando la industria, vinculándose con el comercio mundial, incrementando la participación política de los ciudadanos y estableciendo formas

republicanas de gobierno”. Crecimiento no libre de tensiones, luchas, violencia. Basta con observar quienes fueron presidentes en el período durante el cual se gesta y se emprende la construcción del puerto de Mar del Plata:

Quintana, Manuel (1904-1906)	Ordena una comisión para relevar las posibilidades de construcción de puertos de ultramar en la costa atlántica.
Figuerola Alcorta José (1906-1910)	1908/1909 creación de leyes que autorizan a llamados a licitación para la construcción de puertos en Mar del Plata y Quequén. el 14 de julio de 1910 se procede a la apertura de propuestas de construcción del puerto.
Sáenz Peña, Roque (1910-1914)	El 26 de noviembre de 1910 queda aceptada la propuesta de los Sres. Allard, Dollfus, Sillard y Wiriót, para el puerto de Mar del Plata. El 24 de febrero de 1913 es la ceremonia de inauguración oficial del puerto con la presencia del ministro de Obras Públicas de la Nación Exequiel Ramos Mejía.
De la Plaza, Victorino (1914-1916)	En agosto de 1914 estalla la I.ª Guerra mundial, pese a ello se continúa los trabajos en la construcción del puerto.
Yrigoyen Hipólito (1916-1922)	El 9 de octubre de 1922 se inaugura oficialmente el muelle nro. 1 de cabotaje. Tres días después se produce el recambio presidencial.
De Alvear, Marcelo T (1922-1928)	En enero de 1922 se inaugura el servicio de pasajeros con la partida del vapor “Ciudad de Buenos Aires”

Es el momento en el cual una generación subordinada al poder económico que representaba en ese momento Inglaterra, se integra al mercado mundial en la forma de proveedor de productos agrícola-ganaderos, apoyada en la mano de obra inmigrante, con un ferviente deseo de “llevar el progreso y los beneficios de la civilización” a todos los rincones del país. Este proceso iniciado en el período de 1880 llevó a la Argentina desde una posición marginal a convertirse en el tercer país exportador mundial de trigo, no muy lejos del segundo (Estados Unidos) y a ser conocida en esas épocas como “el granero del mundo”. Crecimiento apoyado en tres ejes esenciales: la tierra, las personas y el capital inversor.

Por una parte con la conquista final del “desierto”, campaña durante la cual se expropió y exterminó a los habitantes originarios de La Pampa y Chaco, quedaron libres grandes cantidades de tierras productivas que van adquiriendo valor a medida que las ganancias crecen, llegando a multiplicarse hasta diez veces su valor original. Respecto a las personas, cabe señalar que Europa brindó una importante cantidad de mano de obra merced a la inmigración favorecida por los

gobiernos en primera instancia y luego por las posibilidades de ascenso social y los buenos salarios. Finalmente la consolidación del Estado argentino, constitución de 1853 mediante, permite planificar una política de acercamiento por medio de la creación de incentivos otorgados a las empresas extranjeras, principalmente capitales británicos, pero también alemanes, italianos y franceses, estos últimos mayormente orientados a las construcciones de puertos (Rosario, Mar del Plata, Quequén, y en la costa uruguaya Montevideo). La relación entre ferrocarriles y puertos se aprecia en algunas de las concesiones otorgadas, el caso más claro es el del puerto de Bahía Blanca, con capital británico y el puerto de Rosario unido al capital francés.

En el plano político, la utilización del fraude electoral fue duramente desafiada, con nuevos dirigentes que se organizan en partidos políticos, utilizando desde las armas a la palabra. La Unión Cívica Radical (UCR) nace en este período, organizándose, creando un sistema de alianzas provinciales y utilizando la abstención electoral como un arma partidaria, solo revocada cuando el presidente Roque Sáenz Peña prometiera al líder del partido, Hipólito Yrigoyen, una competencia electoral equitativa terminando con la corrupción electoral.

Con la primera victoria electoral del siglo XX, Hipólito Yrigoyen, se constituye en esperanza de cambio para la clase media y trabajadora. En esta sociedad compleja, donde los inmigrantes constituyen mano de obra rebelde a disciplinar (I), el gobierno se erige en el intermediario válido de la cuestión social dialogando con las organizaciones obreras en los casos de conflictos laborales, situación que llevó a que fuera visto como una intrusión por parte del sector patronal, que entendían que de esa manera se realizaba una intervención continua en los conflictos privados y según afirman Falcón y Monserrat el estado “aparecía vehiculizando indirectamente las demandas de los trabajadores y de esta manera modificando sustancialmente la relación de fuerzas existente entre patrones y obreros” (Falcón y Monserrat, 2000:161)

Sin embargo y pese a la voluntad de cambio, de negociar en los conflictos obreros, es también en el momento donde se llevaron a cabo las muertes de la Semana Trágica y luego las de la Patagonia. Todos estos hechos tienen registros fotográficos, rescatando rostros que de otra manera hubieran



sido solo leyendas o nombres en registros policiales.

Como bien señala Félix Luna en su libro sobre Yrigoyen, a los radicales siempre les pasan estas cosas...por un lado ese afán de legalidad, por el otro la necesidad de cambiar el orden social... pero no mucho.

El puerto de Mar del Plata

Para dar salida a la producción agrícola que se atascaba en los puertos de Bahía Blanca, Rosario y Buenos Aires, abaratar costos y vencer el problema del complicado ingreso al puerto de Bs.As. (a diferencia del puerto de Montevideo donde no se necesitaba práctico para sortear los bancos de arena) se plantea la creación de puertos en Mar del Plata y Quequén, los cuales ya tenían sobre si una historia de intentos fallidos de construcción de puertos con iniciativa privada. Nombres que se repiten como por ejemplo el de Pedro Luro vinculado a la construcción del puerto en Mar del Plata. La ubicación del mismo sería en la zona donde actualmente se encuentra Punta Iglesias. Por iniciativa propia, convencido de la importancia (y la conveniencia) de dotar a la ciudad de un puerto que la vincule con el mundo, insiste contra las ideas en contrario, y gracias a la influencia que posee, ya que su hijo es el presidente de la cámara de diputados, en diciembre de 1882 se sanciona la ley por la cual se decide enviar a un ingeniero a efectuar los estudios para la creación de un puerto de carga y descarga. Pero el ingeniero nunca llegó. Es también el mismo Luro el pionero en la zona del Río Quequén, pudiéndose observar aun hoy en día los antiguos restos del atracadero por el creado. Otro emprendedor fue Ángel Gardella, quien llega a conseguir las dos concesiones para la construcción de puertos, pero lamentablemente, la falta de dinero y las imprevisibles catástrofes climáticas no le permitieron concretar sus aspiraciones.

La ley nacional nro. 6499 de fecha del 11 de octubre de 1909 aprueba la construcción de un puerto de ultramar en Mar del Plata, al mismo tiempo que da por finalizada la concesión a los Hnos. Taglioni, últimos en el intento privado.

El precio de la obra quedó fijado en 12.000.000 pesos oro. El 12 de noviembre de 1909 se aprueban las bases para el concurso de proyectos y licitación de las obras y la apertura de los pliegos se realizó el

14 de julio de 1910 donde se presentaron las siguientes empresas:

- Carena y Cia y Luis Luiggi
- Consortium Franco-Argentino (Régie Gral. de chemins de fer et travaux publics Daydé, Pillé et Fougerolles frères)
- Hersent J et G y Schneider y Cia. (Creusot)
- Philip Holzman y Cia y PC Goodhart de Francfort y Düsseldorf
- Sir John Jackson Ltd. De Londres S
- Société del Grand Travaux de Marseille S. Pearson Son Ltd. De Londres
- y el proyecto que ganó de los Sres. Allard, Dollfus, Sillard y Wirirot, quienes anteriormente habían conseguido la aprobación del contrato de obras para la construcción del Puerto de Montevideo, mismo que fue celebrado el 18 de enero de 1901 entre el Poder Ejecutivo y el Sr. Julio Dollfus, en nombre propio y como apoderado de Félix Allard, Luis Coisean, Abel Couvreau, Alexis Duparchy y Luis Wirirot.

En 1914 se constituyeron en la Société Nationale de Travaux Publics, con sede en Paris. Sus oficinas en Mar del Plata se ubicaban en lo que actualmente es la esquina de la Avda. Martínez de Hoz y 12 de Octubre. El edificio es aun hoy en día reconocible pues casi no ha sufrido modificaciones y fue declarado de interés patrimonial por ordenanza municipal(II).

[Observar imágenes en la página siguiente]

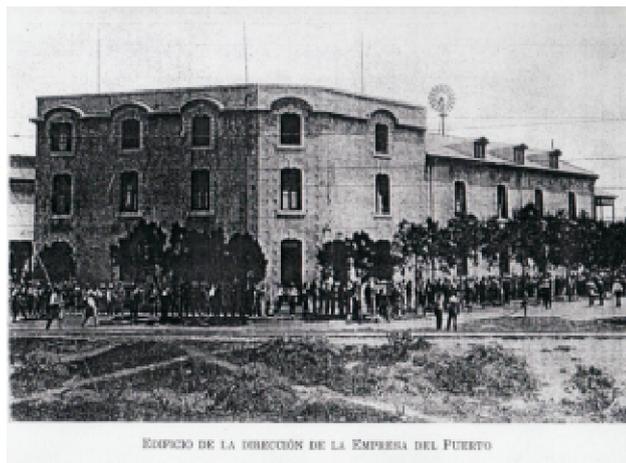


Foto 1: Foto extraída del Libro de la empresa “Las obras del Puerto de Mar del Plata”. 1922.
Foto 2: Actual. Foto de Oscar Casemayor. Extraída de <http://patrimoniomdp.com.ar>

¿Cómo demostrar el progreso, la modernidad? La fotografía se reveló como el elemento idóneo, al momento de dejar plasmada la historia de los pasos en la construcción del nuevo puerto.

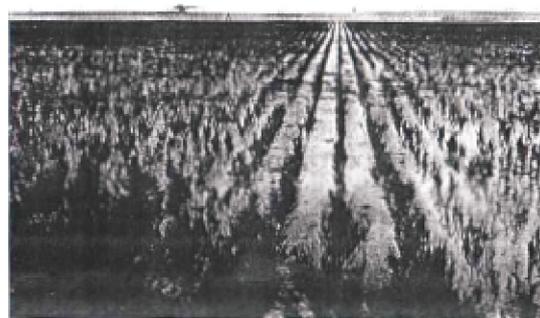
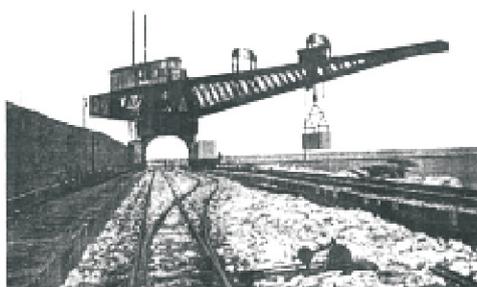


Foto 3: grúa Titán de 50. tn de fuerza en la escollera Norte, pp. 44
Foto 4: Tareas de fijación de la playa con tamariscos, pp. 58.
Foto 5: Grúa Goliath Flotante de 50 tn de fuerza. pp. 67. Extraídas del libro de la empresa “Las obras del puerto de Mar del Plata” (1922)

La moderna tecnología utilizada, la grúa Titán , la grúa flotante Hércules ,la Goliath , la proximidad de la cantera que permitía acelerar el trabajo, las técnicas para fijar las playas contiguas con tamarindos ,los buzos con sus equipos , el trabajo de dragado, y la posterior reutilización de la arena, fueron todos retratados a fin de *poner en la vidriera* la labor del grupo, que al mismo tiempo que proporcionaba una publicidad de sus actos, fomentaba sus posibilidades de obtener más trabajo, pero también favorecía a quienes habían aprobado y apoyado los trabajos de construcción, y finalmente mostraba la pujanza de un país que creaba nuevas puertas de comunicación hacia el mundo.

En este sentido se puede decir que el libro donde fueron publicadas las fotos se comportaba como un excelente medio de publicidad. Las expectativas puestas en que el puerto atrajese a más turistas mediante el transporte de pasajeros, plasmadas en las fotos de los vapores que atracaban o salían del muelle, o la importancia otorgada a la



inauguración del servicio de pasajeros por el vapor “Ciudad de Buenos Aires” se complementan con comentarios como el realizado en 1915 por el Sr. Maurice Rondet-Saint destaca en un artículo publicado en el *Economiste Modern* de París lo siguiente:

“La creación del puerto de mar del plata, es un gran progreso para el porvenir de la Nación y al decretar su construcción el Gobierno Argentino supo preciar no solamente las necesidades actuales sino también las del futuro” (...) Con el puerto de mar del plata sobre el Atlántico, la distancia a Europa puede fácilmente ser salvada en 12 a 14 días”. (...) Las grandes unidades que realizan el servicio de pasajeros entre Europa y Estados Unidos podrán pasar sin inconvenientes a las líneas de Argentina, disponiendo de un puerto que permita la llegada en todo tiempo y seguridad” (...) Conociendo de antemano la hora de la salida o de la llegada en el puerto de Mar del Plata, será sencillo tener una buena combinación de trenes con Bs. As. Para salvar la distancia de 409 kilómetros en 4 o cinco horas.”

Sin embargo, la primacía del puerto de Buenos Aires impidió que el transporte de cabotaje y el internacional conquistaran nuestra plaza, utilizando prácticas monopólicas y desleales, como la baja en las franquicias en el transporte ferroviario a fin de hacer llegar la producción a su puerto, o en forma similar con el transporte marítimo de cabotaje. Otro hecho que atentó contra las posibilidades del tráfico ultramarino, fue la inauguración del canal de Panamá en 1914, lo cual determinó que el tránsito de mercancías pasando por el Cabo de Hornos disminuyera drásticamente, anulando la posibilidad de ser una etapa en el mencionado trayecto.

Paralelamente a la perspectiva de puerto turístico, la actividad pesquera fue paulatinamente trasladándose al nuevo emplazamiento, como también la comunidad dependiente de la misma, como señala G. Portela en su trabajo “Entre los años 1918 y 1922 pudo evidenciarse un desplazamiento continuo de los Pescadores hacia la zona portuaria, que para ese entonces no reunía más que algunas casas de chapa y madera ocupadas por canteristas y obreros de la empresa francesa. Esta corriente se acentuó al comenzar la década del treinta debido a la concreción de las obras portuarias que facilitaban la labor de descarga y operación y a la creciente demanda de materias primas merced a la expansión

de la industria conservera en el entorno portuario.” Desplazados definitivamente del centro, donde la actividad pesquera entraba en conflicto con el incipiente desarrollo turístico, se transformaron en una imagen “pintoresca” dentro del circuito portuario.

Todo queda, reflexiones finales

“Dependemos de la fotografía para hablar del mundo y mi asombro es constante por la manera en que nuestros fotógrafos se sumergen en una situación para captar el espíritu del momento”
Bill Allen, nota del editor en *National Geographic. Las 100 mejores fotografías inéditas (hasta ahora)*

La fotografía nos brinda información sobre el mundo en un momento del tiempo, deteniéndolo y dejando una huella para descifrar en un futuro, es una forma de preservación de la historia, de acontecimientos a los cuales al darles un relato y un contexto, le devolvemos parte del sentido del momento en el cual fueron captadas.

Como toda historia es leída de distintas maneras encontrando cada persona un aspecto a resaltar diferente, dentro de la memoria social reconstituye una parte de nuestro pasado, como testimonio de las formas mediante las cuales nuestra ciudad, la nación se transformo en el tiempo, hasta adquirir su actual configuración.

El caso que nos ocupa, el del puerto de la ciudad de Mar del Plata, fue uno de los últimos íconos de la idea de progreso y construcción de una joven Nación. Mostrar el progreso era condición positiva para probar su alcance. Y en este sentido, la inauguración oficial del puerto en 1922 motivó la creación de un libro con un frondoso álbum fotográfico y una película donde se mostraban las labores de construcción del Puerto.

El uso de la fotografía como instrumento de propaganda tuvo el merito de preservar una importante parte de la historia de nuestra ciudad.

(I)Mediante las leyes de Residencia y de Defensa Social.

(II)Ordenanza 9564, 10075 y 15728 Pdo. De Gral. Pueyrredón.

La región Río de la Plata y el complejo portuario rioplatense, fines del siglo XVI a mediados del siglo XIX

Fernando Jumar
UNLP - UNTreF - CONICET
fjumar@gmail.com

Presentación

El objetivo de este texto es presentar, en una apretada síntesis, una lectura de la historia económica de la región Río de la Plata centrándome en uno de los elementos que forman parte de la explicación, el complejo portuario rioplatense.

Me propongo exponer, aunque más no sea de modo sumario, el conjunto de ideas o líneas directrices que guían mi tarea de investigación, con lo que pido disculpas por anticipado por las relativamente numerosas referencias a trabajos presentados y/o publicados solo o en colaboración con otros colegas. En esos trabajos se encuentran los estados de la cuestión y los datos empíricos en los que se basa la presente estilización de conjunto.

El objetivo central de esas tareas de investigación es acercarme a la economía y la sociedad del Río de la Plata durante lo que defino como su largo siglo XVIII, entre los años 1680 y 1820. Ello me ha llevado a proyectar la mirada hacia atrás y hacia adelante en el tiempo, emergiendo una lectura que si bien no puede reclamar las profundidades de la larga duración, sí cubre un período de tiempo lo suficientemente largo como para incluir varias coyunturas desde el “momento cero” de una sociedad hasta que cuaja la forma de organización de sistema de dominación aún hoy actualmente imperante. De allí que las problemáticas subyacentes se relacionen con el seguimiento de los diversos actores sociales que, llegado el momento y tras dura competencia, logren alzarse con el control de la formación del aparato político-institucional mediante el cual se dio forma a la organización de la vida colectiva en su propio beneficio. Aquí sólo se aborda de soslayo este aspecto, estando más concentrado en mostrar las líneas de los procesos mediante los cuales los *empresarios ganaderos* surgen, se consolidan y emergen como los actores centrales en la definición de las políticas mediante las cuales, tras la crisis de la Monarquía y varios años de esfuerzos políticos y violentos, logran dar forma a un mercado interno que articule sus intereses reforzados con la creación

de un Estado-nación.

La hipótesis central es que los intereses vinculados a la ganadería definirán el perfil de la región Río de la Plata y que tras desembarazarse del sector mercantil local y vinculado al circuito legal de comercio castellano entre 1806 y 1812, sellarán una alianza durable con nuevos interlocutores mercantiles que no competirán con ellos por el control de la sociedad local sino que se verán satisfechos con la obtención de partes crecientes del producto de su trabajo.

El objetivo específico de este texto, mediante el seguimiento de los avatares del complejo portuario rioplatense, es mostrar cómo al calor de los estímulos que genera el comercio ultramarino se conforma una región económica y los intereses puestos en juego por los distintos actores y su imbricación.

Los espacios económicos y la región Río de la Plata

La teoría de los espacios económicos que Carlos Sempat Assadourian utilizó en parte como sustento de sus investigaciones fue elaborada por el economista François Perroux(I) como instrumento de política económica para lograr un capitalismo con menores desigualdades, y fue utilizada ampliamente desde la posguerra de 1939-1945.

La herramienta sigue siendo válida para el análisis histórico. Con independencia de los objetivos políticos y confesionales de Perroux, quien era hombre de la Doctrina Social de la Iglesia Católica. En general, resulta válida para el tiempo y lugar estudiado porque ayuda a eliminar las interferencias derivadas de las nacionalidades y la propuesta de análisis basada en la circulación la torna factible dado el conocimiento acumulado sobre el particular en historia hispanoamericana desde la invasión europea.

También es una herramienta interesante, dado que las preguntas que guiaron su emergencia se relacionan con la desigualdad y las relaciones entre las economías dominantes y sus satélites, que

están entre las preferidas de quienes se interesan por la historia económica o económico-social.

Finalmente, es inevitable, ya que la adaptación que de ella hizo Carlos Sempat Assadourian y de donde emerge “su” *espacio económico peruano* está naturalizada entre quienes se abocan al estudio de la economía hispanoamericana “colonial”.

Para precisar mi punto de vista, considero necesario reseñar brevemente cómo entiendo y qué rescato de la propuesta de Perroux en torno a los espacios económicos(II). Se parte de la centralidad de las ciudades en los procesos históricos dentro de la cultura occidental y cómo introducen en su campo gravitacional áreas vecinas más o menos extensas. Las preguntas giran en torno a cómo se dan esos procesos de atracción e integración, qué los generan y qué determina el alcance del campo de fuerzas emergente, es decir, el conjunto de factores que integran el espacio económico considerado. Las respuestas a tales preguntas se articulan en torno a la detección de una actividad productiva que, según las características que alcance, logrará o no convertir a la ciudad en cuestión en un polo de atracción(III). Finalmente, si el objetivo es preguntarse sobre cómo generar procesos de desarrollo económico autosostenido, que era el de Perroux, habrá que ver si el polo que estructura el campo de fuerzas económicas es de crecimiento(IV) o de desarrollo(V). De este modo, se propone la existencia de tres tipos de espacios económicos: el espacio homogéneo(VI), el espacio polarizado(VII) y el espacio de planificación(VIII), siendo este último el que los poderes políticos deben crear para alcanzar de modo virtuoso la meta propuesta. Uno de los elementos-clave del modelo es que los espacios económicos no pueden pensarse en relación a las delimitaciones políticas del espacio (las fronteras) sino en función de la puesta en relación de los factores de producción y canales de circulación de los bienes producidos, es decir lo que Perroux llama los campos de fuerzas económicas. Un error habitual es asociar la noción de 'espacio económico' a una cierta jurisdicción político-espacial; en todo caso y en última instancia, se podría llegar a proponer que una vez constituido (o cuando los poderes políticos deciden dar un último empujón a un espacio polarizado en ciernes), un espacio económico polarizado puede llegar a colaborar con la articulación o re-articulación político-institucional de los espacios homogéneos que incluya.

Así, al tratar de aplicar la teoría de los espacios económicos como herramienta para ahondar en preguntas relacionados con lo económico y con el sistema de dominación existente en el Río de la Plata durante el Antiguo Régimen y su transformación, el primer paso es analizar la región Río de la Plata en tanto que espacio homogéneo, sus relaciones con otros espacios económicos, su inclusión como satélite dentro de un espacio económico polarizado o en su capacidad de convertirse a su vez en polo de otros espacios.

De este modo, lo primero es argumentar sobre el modo en que, desde fines del siglo XVI se comienza a formar una *región Río de la Plata* (entendida en tanto que espacio económico homogéneo), en la que se generó una economía con algunas ramas de actividad que, durante el siglo XVIII, tuvieron la fuerza suficiente para convertirla en un polo de atracción que entra en tensión con el altoperuano, hasta que lo integra en su propio campo de fuerzas, aunque más no sea por decisión política de orientar hacia el Atlántico todos sus flujos y en un proceso que se altera por la seguidilla de guerras que interfieren con la ejecución de las planificaciones borbónicas.

La región Río de la Plata

Durante la sujeción a la Corona de Castilla, la *región Río de la Plata* en tanto que espacio homogéneo está constituida por los territorios dominados efectivamente por los europeos a ambas orillas del río, con fronteras difusas hacia el interior de las tierras, y el río mismo. Es un espacio acuático y térreo, sin solución de continuidad a la hora de analizar los campos de fuerzas económicas que lo integran hacia dentro o de seguir el rastro de las que lo vinculan con otros espacios económicos. Como es sabido, en el inicio de la ocupación europea de la región el primer motor de la articulación interna fue la función de pivote entre parte del espacio peruano (que se estaba terminando de conformar) y el exterior. Para lograrlo fue necesario articular ambas orillas del río para el tráfico, dadas las características geomorfológicas y las estrategias de los diversos actores implicados para alcanzar sus objetivos legales y extralegales, desde los puntos de vista de las coronas castellana y portuguesa. Ese proceso lo sigo a través del estudio de la conformación y vida de un *complejo portuario rioplatense*, entre fines del siglo XVI y la segunda



década del siglo XIX, aunque sus últimos estertores datan de tiempos de la guerra económica entre Buenos Aires y la Confederación. Ese complejo portuario estuvo formado por la ciudad de Buenos Aires y sus malos apostaderos transitorios, las ciudades-puerto (Colonia del Sacramento y Montevideo, en la medida que se van fundando), atracaderos y/o desembarcaderos del tráfico legal utilizados con mayor o menor regularidad (Conchas, Maldonado, Ensenada de Barragán) y un número indefinido de desembarcaderos clandestinos o informales, funcionales a los tratos ilícitos y a los movimientos entre ambas bandas de una población que tenía el río mucho más incorporado a su cotidianeidad de lo que deja suponer imaginarlo como una frontera entre la Argentina y el Uruguay desde que se lo comieron a Solís (IX).

Sin embargo, con toda su importancia, el comercio ultramarino no es el motor de la economía local; se trata de una actividad con asiento en la región, que estimula la región, pero que acumula el grueso de sus beneficios fuera de ella. Funcionalmente, ese complejo portuario es una de las ondas de expansión más lejanas de los flujos de los espacios económicos europeos y uno de sus puntos de contacto con los espacios americanos. Las acciones mercantiles emprendidas allí y desde allí tienen como finalidad dinamizar los procesos económicos de los espacios europeos. Como residuo o efecto no intencional también dinamizan el mundo de la producción americana, pero no hay que olvidar que tanto la dirección de los negocios como la orientación de la acumulación de sus beneficios se realizan mayoritariamente fuera de América.

Como recalca Carlos Sempat Assadourian, haciéndose eco de C. Marx, “la circulación no configura una esfera autónoma, sino que está determinada por la producción y las relaciones en ella establecidas” (Assadourian, 1983: p. 135). De su existencia deriva la ocupación del espacio geográfico por los europeos y la competencia entre ellos por su control, así como el primer estímulo para las actividades productivas a nivel regional.

Aunque los beneficios del gran comercio practicado gracias a la existencia del complejo portuario rioplatense eran sólo parcialmente compartidos por los intereses locales, la actividad presentó para la economía regional diversos estímulos directos y en torno a ellos y su control es que la región Río de la Plata se estructuró en tanto

que espacio económico homogéneo. Es decir, que se generan las actividades económicas que constituyen su motor de arrastre, que lo cohesionan internamente y en torno a las cuales se organiza la vida de la sociedad local.

Estas actividades, en la medida que crecen y en torno a ellas se estructuran los intereses locales, van a determinar la emergencia de un sector dominante a nivel regional que va a entrar en colisión con los intereses mercantiles que operaban dentro del marco ofrecido por las instituciones de la Monarquía española (aún cuando las ignorasen). Se trata, en primer lugar, de la explotación del ganado bovino para poder participar en los flujos con bienes de producción propia exportables en dirección del Atlántico.

En segundo lugar, la producción de mulas para ser exportadas en dirección de los mercados andinos y brasileños.

En tercer lugar, la provisión de una amplísima gama de bienes y servicios requeridos por la circulación ultramarina en sí y para la satisfacción de demandas generadas por la Corona para alcanzar sus objetivos mayores en la zona.

La producción de mulas, como se sabe, seguía los vaivenes de los flujos del espacio peruano y las demandas de su polo productivo. Es la actividad productiva regional que más depende de las dinámicas del espacio peruano. A pesar de su importancia, de la bibliografía disponible pareciera poder deducirse que se trataba de una producción complementaria de otras en las explotaciones agrícolas. Tal vez por la complejidad relativa del proceso productivo y de comercialización (en función de otras actividades rentables) o porque en ella la incertidumbre en torno a la demanda generaba desaliento, no parece haber representado suficiente estímulo para especializaciones. Más allá de ello, el corte de las comunicaciones con el mercado altoperuano con las guerras de la Revolución pudo haber sido suplido al menos en parte por las demandas de los ejércitos, con lo que debió seguir ocupando un lugar en el complejo productivo regional.

Mucho más significativas para la economía regional aparecen las demandas generadas por la circulación ultramarina y la defensa. Se trata de la provisión de alimentos, frescos y procesados, destinados al mantenimiento de las tripulaciones durante sus estadías y sus viajes de regreso, o de la soldadesca en campaña o en tránsito hacia otros espacios americanos, la logística de las múltiples

comisiones demarcadoras de límites, la provisión de las expediciones a las cosas e islas del Atlántico Sur y el mantenimiento de las precarias fundaciones.

También, hay que considerar la provisión de diversos bienes y servicios para el mantenimiento de las embarcaciones del comercio y del rey en condiciones marineras.

Junto a un grupo de colegas hemos profundizado la cuestión y de los cálculos realizados emerge que los resultados obtenidos a partir de los diezmos para medir la producción agrícola pecan por defecto, vistas, por ejemplo, las toneladas de trigo necesarias para producir el bizcocho o pan del marino o el resto de la variedad de bienes alimenticios, procesados muchos de ellos, que la región Río de la Plata debe proveer (Jumar *et al.*, 2006). También es posible que la demanda de trigo superara la capacidad local, y debamos buscar una corriente sostenida de envíos de trigo desde áreas más o menos lejanas, lo que nos daría muy buenos indicadores de integración mercantil.

Como están demostrando los estudios detallados de María Emilia Sandrín en torno a estas demandas, su satisfacción está atomizada en pequeños y medianos proveedores, en algunos casos organizados por “asentistas de víveres”. Hasta ahora no advirtió que de tales actividades emergieran actores con capacidad de formar parte de las instancias de decisión a nivel local (Sandrín, 2009a y 2009b).

En cuanto a la ganadería, un seguimiento de la actividad realizada desde la segunda fundación de Buenos Aires hasta comienzos del siglo XIX, tratando de articular informaciones sobre la circulación de los derivados y el control de la producción, me ha llevado a pensar que se trata de la actividad en torno a la cual se estructura el grupo dominante a nivel local, desde el segundo cuarto del siglo XVII y que analizo en términos de “empresarios ganaderos”(X) que asumen diversas formas para alcanzar sus objetivos, siendo la de “estanciero” la más tardía, al borde del siglo XIX (Jumar y Kraselsky, 2006 y Jumar, 2008).

Ideas complicadas estas, porque disienten con las explicaciones dominantes que ven en el comercio y los comerciantes el motor de la economía y el grupo dirigente, y que entienden que los intereses vinculados a la explotación bovina sólo se conforman en tanto que grupo de poder tras la revolución.

Por ahora puedo argumentar que la

importancia relativa de la explotación del bovino para la economía local queda revelada por la participación de los cueros en el total de las exportaciones ultramarinas del complejo portuario rioplatense, recordando siempre que hay que dejar de lado cualquier delimitación nacionalista que se quiera poner al espacio geonómico analizado.

Así, en los análisis de esas exportaciones se suele poner al mismo nivel los metales preciosos y los cueros, olvidándose que los primeros son testimonio de transacciones entre un complejo rosario de economías regionales entrelazadas y parcialmente superpuestas unas con otras y, los segundos, dan cuenta la principal actividad productiva de una de esas economías y que su comercialización indirectamente se vincula a las dinámicas del polo Lima-Potosí.

Los cueros representan entre 1714 y 1778 en valor 9,21% del total calculado para las exportaciones del complejo portuario rioplatense(XI). Estas ideas sólo se refuerzan si se recuerda que las estimaciones sobre la participación de los derivados bovinos en el total de exportaciones para el período virreinal le asignan una participación cercana al 20% como proponen, entre otros, Roberto Schmit y Miguel Ángel Rosal (2004, p. 159).

La idea del lugar de la producción y exportación de cueros en la economía regional y como base de una posición sólida frente a otras desde temprano, se refuerza considerando que entre 1714 y 1778, el resto de las economías regionales participa de las exportaciones con producciones propias con 2,51% del total (lana de vicuña, cueros curtidos, producciones artesanales, cueros de grandes felinos, etc.).

A estos datos estadísticos se suma haber estudiado los intereses locales puestos en juego en la explotación bovina, lo que me llevó a identificar a un actor, el *empresario ganadero*, que desde el segundo tercio del siglo XVII y en función de las coyunturas cambiantes, asume diversas formas externas de articulación para lograr sus objetivos.

Primero fue la de “vecinos accioneros”, adaptando innovadoramente los usos y las normas sobre bienes del común. Luego, en tanto que “hacendados” que llegaron a formalizar la exteriorización de sus intereses claramente desde el último tercio del siglo XVII (a través del Cabildo de Buenos Aires) y se refuerza con un gremio (informal pero reconocido como interlocutor por la corona) desde el último cuarto del siglo XVIII.



Por diversos imperativos, desde fines del siglo XVII la explotación del bovino bajo la forma de bien común pero de uso restringido (las vaquerías) alcanza un límite, y se empieza a reclamar la exclusividad del control de los stocks en función de derechos de propiedad sobre las bestias. En el último tercio del siglo XVIII, comienza a aparecer el estanciero, es decir, que ya no alcanzaba reclamar propiedad sobre los bovinos, sino que se hizo necesario también, para asegurarla, incluir la de las tierra(XII); pero este fenómeno se ve claramente, como sabemos por la serie de estudios iniciada por el clásico de Tulio Halperin Donghi (1963) al respecto, sólo después de la Revolución.

El Cabildo de Buenos Aires defiende en primer lugar los intereses de los empresarios ganaderos por sobre los del comercio, y cuando los comerciantes arremeten contra ellos (usando entre otros medios su organización en Juntas) los empresarios ganaderos comienzan el propio movimiento de agremiación y hasta el pedido formal de la creación en Buenos Aires de la mesta (1792). La presencia política de este gremio de hacendados es muy fuerte, y a pesar de que no logró su reconocimiento formal, fue tenido en la práctica como interlocutor de la Corona y logró varios de sus objetivos en relación al control de la actividad o que sus intereses fueran antepuestos a los de los comerciantes ultramarinos. Su peso en el concierto de poderes locales se ve cuando en 1797 la Corona cambia la naturaleza del Consulado de Buenos Aires al incorporar a los hacendados en tanto que miembros de la corporación y establecer la alternancia entre ellos y los comerciantes en su conducción (Jumar y Kraselsky, 2007).

El interés de los empresarios ganaderos en el comercio ultramarino es que, dadas las modalidades de la actividad, la exportación de cueros requiere que los navíos del tráfico tengan acceso legal a los puertos y amarraderos del complejo portuario rioplatense. Es imposible cargar 70.000 cueros de contrabando, tarea que requería unos cuatro de meses, varios cientos de trajines de botes, lanchas y la intervención de mucho personal (estibadores, arrumadores, etc.). Es decir, que ante cualquier bloqueo de la circulación legal, su reclamo siempre fue el mismo: abrir puertas a la legalización del comercio de amigos, neutrales o de quien sea.

En ello, como en tantas otras cosas, sus intereses no son solidarios con los de los comerciantes ultramarinos, que bien pueden operar

masivamente a través del contrabando puro, aunque también necesitan de una cierta cuota de legalidad para poder operar. Es por ello que los empresarios ganaderos apoyaron en tiempos de la Guerra de Sucesión la apertura de Buenos Aires a la Compagnie de Guinée et de l'Assiento, más tarde de la South Sea Company (Jumar, 2002[2000])(XIII) y ante cada guerra obraron para solicitar la legalización de la presencia de naves de otro pabellón en el Río de la Plata.

Los comerciantes ultramarinos, agentes externos al espacio o en vías de “aquereciamiento”, tienen otros intereses y medios de realización. Salvo en los pocos casos en que un viaje de negocios termina en una inmigración, su proyecto está fuera de América y viajan a América para concretarlo. El espacio que ellos deben articular en sus estrategias va mucho más allá de la región Río de la Plata, y su oligarquía es una más de las que tienen que intentar dominar para alcanzarlos. El Cabildo de Buenos Aires, al menos por lo reflejado en sus Acuerdos, no se ocupa de defender sus intereses sectoriales, sino los de los empresarios ganaderos y de la comunidad, mediante cuidadosas medidas de gobierno tendientes a evitar la conflictividad, según afirman, para legitimar sus decisiones. Un ejemplo entre otros, en los años 1730 un comerciante pide el monopolio de la provisión de bizcocho para los navíos del comercio y del rey. El Cabildo se lo niega para defender la fuente de ingresos de viudas y pobres en general y evitar así el descontento de ese sector.

Los comerciantes negocian en instancias supra-comarcales: las autoridades políticas que en América representan al rey, los Consulados, las Audiencias o con la Corte misma. Desde 1749, como muestran los trabajos de Javier Kraselsky (2007), inician un proceso de agremiación que culminará en el Consulado y mucho tuvo que ver con ello sus disputas con los productores de cueros. En mi opinión, y en la búsqueda de la identificación de los comerciantes locales, en esa agremiación sería necesario distinguir cuándo las Juntas de Comercio que se suceden en el tiempo comienzan a estar conformadas mayoritariamente por comerciantes avocados en el Río de la Plata y/o cuándo los motivos que generan su convocatoria se pueden caracterizar como destinados a defender intereses del comercio y/o la sociedad local. Según los trabajos de Javier Kraselsky antes mencionados, intuyo que recién hacia fines de la

década de 1770 es posible pensar que comienza a existir algo que se podría calificar de grupo de grandes comerciantes (a escala local) con voluntad corporativa pero que no dejan de autopercebirse y obrar en tanto que colaboradores de los intereses extra-americanos insertos en la trama del circuito legal de comercio castellano ya que de ello depende todas sus operaciones, incluidas las que realizan por fuera del marco legal castellano(XIV).

Los conflictos irresolubles entre intereses locales y externos se dirimen en 1812, cuando por decreto del Primer Triunvirato se abandona toda protección de los intereses mercantiles (Jumar, 2005) y por la misma acción se potencian los de los hacendados, a quienes no les importa quiénes se beneficien de los intercambios en los mercados interiores americanos, sino tener bodegas a disposición.

Esta necesidad de buques entrados a puerto, se conjuga con los intereses de la mayoría de la población local, dados los estímulos económicos que la circulación ultramarina legal genera en todas direcciones. Al igual que los hacendados, los proveedores de bienes y servicios quedan al margen del contrabando, ya que sus prestaciones no son requeridas dada la modalidad práctica de las operaciones de ese tipo. Ello puede dar una primera base para pensar explicaciones en torno a la alianza entre bajo pueblo porteño y su sector dirigente, que tendrá larga duración (Jumar y María Emilia Sandrín, 2009).

Dentro de la región Río de la Plata también hay tensiones crecientes entre las elites de Buenos Aires y Montevideo, pero durante todo el Antiguo Régimen la primera logró tener subordinada a la segunda. Montevideo era poco más que el puerto de aguas profundas de Buenos Aires y por ahora a modo de hipótesis de trabajo, supongo que los intereses vinculados al comercio ultramarino ocupaban el lugar dominante. Su elite hizo varios intentos por lograr cierta autonomía frente a Buenos Aires, reforzando su adhesión a la Corona y obtuvieron éxitos mitigados. En 1799 solicitan su consulado de comercio, pero no llegaron a obtenerlo en el Antiguo Régimen. Sólo en 1812, los liberales españoles y seguramente en un intento por afianzar su bastión rioplatense, concedieron el consulado, como antes ya habían transformado Montevideo en capital interina del Virreinato del Río de la Plata (Kraselsky, 2008).

La oposición de intereses explica las posturas opuestas tomadas ante la crisis de la

Monarquía. La Junta de 1808-1809 y la opción por la Regencia. La sudestada que se levanta en el río en 1810 para cuando amaine un poco, hacia 1830, se llevó consigo la integración de la región Río de la Plata(XV).

El complejo portuario rioplatense

La posibilidad de inserción del río de la Plata en las corrientes del comercio atlántico se debió a la voluntad de los pretendientes al *tesoro americano* y a los medios invertidos para tornar practicable la ruta del río de la Plata en el contexto de la economía precapitalista y el estado de la tecnología previo a la revolución industrial. Ello se tradujo en la lenta formación de un complejo portuario, del cual formaron parte en la medida que fueron surgiendo- las ciudades-puerto ribereñas y un número indefinido de atracaderos y desembarcaderos informales (la mayor parte de los cuales fueron clandestinos), como ya se mencionó (v.p. 3). Los actores interesados intentaron alcanzar sus objetivos respectivos, muchas veces en contradicción unos con otros, adaptándose a y sirviéndose de las imposiciones geográficas, la intermitente presencia portuguesa en la Banda Oriental, la legalidad castellana (y los modos de burlarla) y las guerras. Forzosamente debieron buscar y encontrar puntos de equilibrio para que el objetivo de base, la exportación de metales preciosos altoperuanos (y, en menor medida, chilenos) por el río de la Plata pudiera llevarse a cabo.

Así, estudiar el comercio ultramarino en la región Río de la Plata y sus articulaciones a corta, media, larga y muy larga distancia durante el período que media entre el inicio de la ocupación efectiva de la región por parte de los europeos y los avatares de los procesos de formación de los estados-nación en el siglo XIX equivale estudiar la conformación, funcionamiento, crisis y desintegración de un complejo portuario. Proceso en el que se pueden distinguir cinco etapas bien definidas desde la segunda fundación de Buenos Aires en 1580 hasta mediados del siglo XIX.

Son varios los factores que impulsieron la constitución de ese complejo portuario que articulase desde temprano ambas orillas del río para que pudiera convertirse en una de las terminales de las rutas atlánticas: el punto en que se encontraba la tecnología naviera al momento de la invasión europea de lo que sería la región Río de la Plata; las



características geomorfológicas del río; el hecho de que el interés principal estuviera sobre la orilla menos dotada para el anclado de navíos y los intereses puestos en juego por los europeos en la ocupación de la región; el modo en que los primeros pobladores pudieron construir una economía de subsistencia exitosa y lo que pudieron volcar en los mercados para proveerse del resto.

Esos factores iniciales, su dinámica a lo largo del tiempo y otros que se fueron sumando me llevaron a establecer como ejes de la periodización de la historia del complejo portuario rioplatense la complejización progresiva de los tipos de navegación y de los negocios realizados, los espacios puestos en relación, la caracterización legal del tráfico para los diversos interesados europeos (y su capacidad de hacerla valer) y a medida que se forman y crecen, los intereses locales.

Todo ello traducido en cada etapa y fase propuesta en: a) una *acumulación progresiva de experiencias en los tratos fluvio-marítimos por parte de la sociedad en formación y adaptación a las coyunturas*, y b) *la incorporación progresiva de los estímulos que la complejización de los contactos supuso para la formación y diversificación de la economía local*.

De este modo, se propone la siguiente periodización:

- I. Etapa formativa, 1580 - ½ 1720's, caracterizada por:
 - a) 1588-1618. Licencias de comercio con las costas del Brasil.
 - b) Desde 1622. Apertura de la Carrera de Buenos Aires.
 - c) Desde 1640. El comercio directo: las arribadas maliciosas.
 - d) 1683-1704. La primera instalación durable de los portugueses en la B.O.
 - e) Desde 1703. El comercio de esclavos a gran escala.
 - f) 1715-1724. Transición a la segunda etapa.
- II. Etapa de pleno funcionamiento, ½ 1720's 1777.
- III. Etapa de redefinición. El monopolio español, 1777-1806.
- IV. Etapa de crisis e inicio de desintegración, 1806-1828.
- V. Etapa de desintegración, 1828-½1860's.

La primera etapa discurre entre 1580 y el comienzo del tercer establecimiento portugués en Colonia del Sacramento, en 1716. Durante este período no sólo se inicia la formación de un sector de comerciantes locales vinculados al Atlántico sino que además adquirieron toda una serie de experiencias comerciales, al mismo tiempo que a través de sus acciones llegaron a tener un alto grado de control del comercio interior y adquirió una personalidad colectiva bien definida. Su principal activo, al final de esta etapa, será la de poder presentarse como interlocutores necesarios de los intereses extra-americanos ya que detentan, gracias a sus redes y conocimiento de los mercados, las llaves de la circulación interior.

Durante esta larga etapa, que llamo "formativa", se pueden distinguir una serie de procesos que se irán acumulando unos sobre otros y que en conjunto son los que darán su identidad al complejo portuario rioplatense en su etapa de pleno funcionamiento.

El primer proceso, fundacional, se relaciona con el período que media entre la definitiva fundación de Buenos Aires y el fin de las licencias de comercio concedidas por la corona castellana a los primeros porteños para traficar con el Brasil (1580-1618). Es la fase durante la cual la población, que aún estaba instalándose en esa nueva frontera, luchaba por la supervivencia en condiciones adversas y, para mantenerla allí, el poder superior (que acababa de anexionar la corona portuguesa) debió aceptar que el "puerto" de Buenos Aires no podría quedar por completo cerrado al comercio tal como lo había deseado en primer lugar.

En principio se trata de intercambios destinados a asegurar la subsistencia de la población y con ellos se asiste al nacimiento de la primera ruta de larga distancia por agua al amparo de la norma y como en toda ruta legal, hay un fraude proporcional a la capacidad y/o voluntad de control de las autoridades. En cuanto a los intercambios por tierra, la primera conformación de la región será en tanto puerto del Tucumán, entrando así en los circuitos del *espacio peruano*.

Para poder cumplir la función, la región debió desarrollar una economía de subsistencia exitosa y excedentaria, para mantener a la población creciente y tener saldos exportables. Una agricultura y ganadería en niveles de explotación satisfactorios como para seguir el ritmo de

crecimiento de los contactos.

En relación a ello, se ve aparecer el primer estímulo de importancia para la economía regional de parte de la circulación fluvio-marítima. En 1609 el Cabildo de Buenos Aires abre la primera matrícula de los que poco después serán llamados *vecinos accioneros* y de 1612 data la primera vaquería de importancia de que tenga noticias. El Cabildo organiza una expedición tendiente a obtener 2.000 cueros para financiar un diputado ante la Corte que gestione que en la próxima renovación de las licencias de comercio con las costas del Brasil se permita exportar cueros y lana, cosa no permitida hasta entonces. De alguna manera, por esos años se puede fechar el nacimiento de la ganadería rioplatense.

En 1618 al no renovarse esas licencias, esta ruta legal pasa a ser la ruta del contrabando. Es posible que en la decisión de no renovar los contactos legales con el Brasil haya intervenido otra decisión, la de abrir la ruta la ruta Andalucía-Río de la Plata.

El segundo haz de procesos se abre, entonces, en 1622 con la apertura de la Carrera de Buenos Aires, lo que no significa otra cosa que la inclusión de una nueva ruta al circuito comercial legal con América. Esta ruta sería recorrida por navíos de registro, es decir, expediciones comerciales autorizadas mediante licencias específicas sobre las que se ahondará más adelante y otros instrumentos de la navegación no destinados específicamente al comercio, pero que lo sirvieron de modo tangencial (navíos del servicio real y avisos, reemplazados éstos desde 1767 por las fragatas-correo).

En tercer lugar, desde los años 1640, al mismo tiempo que continúa la navegación comercial legal castellana en dirección del río de la Plata, los contactos con el Brasil se mantienen (se está ante contactos ahora ilegales pero tolerados hasta 1640) y se asiste a la introducción de Río de la Plata en las grandes corrientes del comercio directo, principalmente a través de las arribadas forzosas maliciosas de navíos mayoritariamente holandeses, estudiadas en su tiempo por Zacarías Moutoukias (1988).

Entre 1683 y 1704 corren los años durante los cuales Colonia del Sacramento estuvo en manos portuguesas. Se trata del primer esbozo del complejo portuario tal como se lo verá en pleno funcionamiento después de 1716. Por un lado, las arribadas maliciosas al puerto de Buenos Aires

disminuyen y, por otro lado, se crean nuevas corrientes de comercio, entre Colonia del Sacramento y Buenos Aires, controladas en su mayor parte por los gobernadores residentes en ambas ciudades. La instalación de los portugueses frente a Buenos Aires torna innecesarios los contactos directos con el Brasil, de modo que la primera ruta del contrabando queda en suspenso y el tráfico ilegal se simplifica (Jumar, 2004a). Esta inserción portuguesa en la región Río de la Plata abre nuevos haces de procesos, de los cuales interesa rescatar aquí dos: el establecimiento de corrientes comerciales al margen de toda legalidad (castellana y portuguesa) que permitirá dar salida de modo más conveniente a las producciones locales al tiempo que los comerciantes vinculados al circuito castellano encuentran una vía alternativa que hará tambalear sus fidelidades mercantiles.

Finalmente, la quinta y última capa de acumulación de experiencias mercantiles de esta etapa formativa cubre los años en que el comercio francés llegó a establecer un cuasi-monopolio del tráfico ultramarino rioplatense. Abarca los años de la Guerra de Sucesión de España (1701-1713) hasta la aplicación efectiva de los tratados de paz de Utrecht en Río de la Plata, es decir, el fin de la presencia directa del comercio francés en Río de la Plata, la instalación en Buenos Aires de la factoría de la South Sea Company (1715) y la restitución del sitio de Colonia del Sacramento a los portugueses (1716). El alejamiento de los portugueses y suspensión de la navegación comercial española entre 1699 y 1712, se tradujo en que los franceses llegaron a disfrutar de un monopolio tácito gracias a las operaciones de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento y al comercio directo de armadores independientes (principalmente bretones). La gran novedad de esta etapa es la incorporación del tráfico de esclavos a gran escala, en función de los niveles anteriores (Jumar, 2004b y 2006). Como derivado de ello, es posible pensar que también en estos años es cuando se sientan las bases de al menos un primer núcleo de comerciantes de cierto vuelo que se pueda identificar como pertenecientes al conjunto de los intereses locales (XVI).

Durante esta larga etapa, densa en aprendizajes, la sociedad rioplatense progresivamente adquirió la capacidad de dar respuesta a los estímulos que el incremento y complejización de los tratos ultramarinos exigió de ella (bienes y servicios para la navegación, producción de bienes exportables) y los



Interlocutores locales de los comerciantes extra-americanos (españoles o no) incorporaron toda la gama de experiencias comerciales necesarias como para aspirar al control de la vida del complejo portuario y de los tratos con los mercados regionales del interior. La lógica con que se articularon todas esas experiencias estaba destinada a asegurar los intercambios con los mercados regionales del sur del Virreinato del Perú y con el Reino de Chile.

Entre 1716 y 1778 ubico la segunda etapa de la vida del complejo portuario rioplatense y la defino como la de su pleno funcionamiento, inclusive llegó a adquirir una forma semi-institucionalizada por parte de las autoridades españolas(XVII). La etapa comienza con un breve período de ajuste y de puesta en marcha de los mecanismos que tornaron posible la existencia misma de ese complejo portuario, entre 1716 y mediados de la década de 1720, hasta que llega a adquirir la fisonomía con la que funcionó hasta los años 1776-1778. El complejo portuario atravesó diversas coyunturas ligadas en gran medida a las guerras de la Monarquía española, que se tradujeron principalmente en las alternancias de funcionamiento y de suspensión de la factoría de la South Sea Company (que no fue restablecida después de la *represalia* de 1738) y en las consabidas perturbaciones para el tráfico de la Carrera de Indias. También, la vida del complejo portuario dependió de las relaciones entre las coronas ibéricas y entre las de sus vasallos establecidos en la región; sin que se advierta siempre una alineación entre cada corona y sus respectivos vasallos. Pero, sobre ese telón de fondo, lo que estimo modeló la vida del complejo portuario en última instancia fue la consolidación progresiva de los papeles que, desde Buenos Aires, se vieron asignar los otros actores rioplatenses.

Desde ese punto de vista, emergen como cruciales los intentos de aplicación de ciertas cláusulas del tratado de Utrecht entre España y Portugal sobre la base de una interpretación sugerida desde Buenos Aires y que protegía los intereses de su elite, y el intento de las autoridades españolas por asfixiar Colonia del Sacramento mediante un sitio y bloqueo fluvial (1735-1737). Estos dos elementos señalan, en mi opinión, la exteriorización de la búsqueda de un punto de equilibrio entre los intereses en conflicto que permitió el crecimiento de las operaciones comerciales en conjunto.

Sin embargo, los porteños no debieron imponerse sólo a los portugueses de Colonia del Sacramento. Desde mediados de los años 1720 existe Montevideo y su cabildo comenzó a oponer resistencia a las decisiones tomadas por el de Buenos Aires (la lucha se centrará en la explotación del ganado bovino existente en la Banda Oriental a través de la limitación de la jurisdicción de Montevideo), pero sólo obtuvo éxitos relativos(XVIII). Al mismo tiempo, comenzó a desvincularse formalmente el Río Grande de San Pedro, al avanzar la colonización portuguesa que progresivamente hizo que su polo de atracción esté en el interior brasileño y no ya en el río de la Plata.

La mayor interferencia en la vida del complejo portuario rioplatense durante esta segunda etapa fue la conquista de Colonia del Sacramento por Pedro de Cevallos, gobernador de Buenos Aires, en 1762(XIX). La ciudad fue restituida al año siguiente. En cuanto se relaciona con el comercio, esta conquista no condujo a la expulsión de los pobladores portugueses y que sus comerciantes pudieron vender sus importantes *stocks* si pagaban los derechos necesarios como para poder circular como bienes del circuito legal castellano (Jumar, 2002[2000](XX).

Finalmente, la expulsión definitiva de los portugueses en 1777 (hasta el fin de la dominación castellana en la región), inicia el desmantelamiento del complejo portuario tal como venía funcionando, lo reformula y rompe el equilibrio alcanzado entre los intereses en pugna en la región.

Así se abre la tercera etapa de este complejo portuario, en la que se redefine, entre 1777 y 1806. La característica saliente es que durante esos años es cuando se puede pensar que la Corona castellana tuvo el más alto grado de control de los flujos rioplatenses, a pesar de las guerras y su creciente crisis interna que llevaría a su descalabro en 1808. Contribuyó a ello no sólo la expulsión de los portugueses de Colonia del Sacramento, sino también los esfuerzos de los Borbones españoles por alterar las bases sobre las que desde tiempos de los Austrias se guiaban las relaciones entre los vasallos americanos y la Corona. También, la consolidación en Montevideo de un grupo social que se creyó lo suficientemente fuerte como para oponerse a la hegemonía porteña y los embates del capitalismo triunfante que comenzaba a dar forma a ese *imperialism of free-trade* teorizado hace tiempo por Ronald Robinson y John Gallagher (1982[1953]).

Uno de los elementos clave, en mi opinión, para explicar esta etapa es que hasta 1777-1778, Gran Bretaña, gracias a la mediación portuguesa, nunca perdió el acceso a los metales preciosos altoperuanos y chilenos a través del complejo portuario rioplatense, aún en medio de las guerras que la opusieron a España después de las paces de Utrecht y que supusieron la interrupción parcial y definitiva de su presencia directa a través de la South Sea Company en 1738. Luego de 1777-1778 se abre para el comercio británico un período de búsqueda de alternativas que le permitiera continuar obteniendo los mismos beneficios de Río de la Plata que en el pasado(XXI). Hasta se podría pensar que la invasión de 1806 obedece a un estímulo más antiguo que la inmediata coyuntura creada por el bloqueo napoleónico, lo mismo que el discreto apoyo dado a la secesión desde 1810 o la intervención en el desenlace de la guerra entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil en 1828.

Después de la expulsión de los portugueses de la Banda Oriental, Buenos Aires y Montevideo comenzaron a enfrentarse de modo abierto por el control del tráfico ultramarino. Las dos ciudades comenzaron un largo debate sobre el disfrute primario del tráfico legal español, lo que sobre otro plano significa también controlar el comercio ilegal ya que este último sólo puede existir en abundancia gracias a la cobertura que brinda la legalidad.

La disputa se centró a comienzos del siglo XIX en la elección de la ciudad en la que se harían importantes inversiones para la construcción de un puerto de aguas profundas. Buenos Aires intentó hacer valer su peso como centro político y ya “tradicional” del comercio. Montevideo esgrimió un argumento más concreto: su bahía era segura y ya apta para recibir navíos de gran porte. Cuando en 1801 el conflicto alcanzó uno de sus momentos de mayor tensión, el primer periódico editado en la región lo refleja en sus páginas, permitiendo percibir hasta qué punto la complementariedad entre las dos bandas del río está transformándose en abierta competencia:

“Se nos objeta [a los porteños] que nuestros antiguos abandonaron este puerto por ser mejor el de Montevideo. El hecho es cierto, pero no el motivo. A mediados del siglo pasado los comerciantes de Cádiz trasladaron a Montevideo su trájín por el interés de los cueros. A nuestros antiguos poco importaba la Ensenada o

Montevideo, por no ser suyo este comercio: el suyo era el de la Colonia. Nosotros, ahora que somos comerciantes de alta mar nos importa tener nuestros barcos, si es posible, a la puerta del almacén.”(XXII)

La crisis del mundo atlántico no iba a proteger al complejo portuario rioplatense y ello se traduce, entre 1806 y 1828 se da la etapa en que emplazo el inicio de la crisis que llevará a la desintegración. El marco general permite el estallido de las tensiones internas, que se pueden seguir a través de las disputas entre grupos ganaderos y mercantiles de Buenos Aires y Montevideo. Se los ve claramente desde 1808, cuando la Junta de Montevideo intentó apropiarse de toda la Banda Oriental en tanto que jurisdicción. También mediante el pedido montevideano de creación de un consulado en su ciudad (Kraselsky, 2008), y que sólo obtuvieron cuando tras la sedición porteña el poder constituido en España necesitó encontrar interlocutores en el Río de la Plata. Primero elevando la ciudad a capital virreinal transitoria, luego creando el consulado el 1812. Lo que sí queda claro es que, entre tantas cosas, la revolución barrió con el complejo portuario rioplatense y quebró la integración de ambas bandas del río, que era lo que creaba en la región un espacio económico homogéneo que estaba deviniendo en el polo de atracción de un espacio económico polarizado.

Finalmente, entre 1828 y los años 1860 se asiste a la etapa en la que claramente se desintegra el complejo portuario rioplatense. Se consolida progresivamente la separación entre ambas orillas del río, no sin resistencia de parte de los porteños (las políticas rosistas al respecto sobran como ejemplo) y se puede pensar que los últimos estertores del complejo portuario rioplatense datan de los tiempos de la separación entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina, cuando desde Paraná se intentó, sin demasiado éxito, recomponer la complementariedad perdida pero intentando sustituir Buenos Aires por Rosario (Barba, s/f).

Intereses en pugna y equilibrios inestables

Mientras funcionó plenamente el complejo portuario, su existencia estuvo marcada por la complementariedad entre las ciudades ribereñas para crear en el río de la Plata algo que a primera vista podría parecer una suerte de zona franca del



comercio internacional de entonces. Y ello gracias a una serie de factores que permitieron su existencia.

Esos factores son, en primer lugar, la geografía de la región que imponía la integración de ambas orillas del río para que pudiera devenir un punto nodal de rutas fluvio-marítimas y terrestres que se constituyen en el *foreland* (antepaís) e *hinterland* (traspais) del Río de la Plata. Pero esa integración no se debió sólo a las necesidades vinculadas a la navegación, sino también a la puesta en explotación de recursos naturales para que la región no sólo pudiera satisfacer las demandas del tráfico, sino generar bienes exportables que cohesionaran hacia dentro ese espacio. Naturalmente, me refiero a los derivados bovinos y en primer lugar y durante mucho tiempo- los cueros.

En segundo lugar, impusieron la integración hacia dentro los objetivos de los diversos actores y sus posibilidades concretas de alcanzarlos, factor en el que la intermitente doble pertenencia de las aguas del río cobra una gran importancia al igual que el lugar de preeminencia que llegaron a ocupar los comerciantes de Buenos Aires gracias a su progresiva acumulación de experiencias comerciales y a sus vínculos con los miembros de la burocracia central instalados en su ciudad. De la conjunción de ambos surge la búsqueda permanente de un compromiso entre quienes estaban establecidos en Río de la Plata, entre ellos y con quienes llegaban del exterior para negociar. Esto al menos, en tanto que los actores externos al espacio no juzgasen oportuno poner fin a las veleidades de los porteños, mediante una conquista o de una reconquista- en regla.

Aún no he logrado medir de modo que me resulte satisfactorio el conjunto de flujos mercantiles al interior del complejo portuario y de éste con el exterior; en algunos casos sólo se pudo llegar al nivel de la descripción e intuir su importancia. Pero resultaron ser datos suficientes para explicar el tipo de vínculos que unía íntimamente ambas bandas del río, los conflictos existentes y advertir que una de las claves para entender el funcionamiento del complejo portuario y explicar cómo llegó a ser funcional para los objetivos de todos los interesados, fue la búsqueda de esos puntos de equilibrio a los que aludí antes.

De una parte, era necesario equilibrar las apetencias entre los actores internos y externos al espacio. Por otra parte, había que encontrar también un punto de equilibrio entre los objetivos de los

actores internos entre sí. En mi opinión, esos equilibrios se logran cuando al interior del complejo portuario los actores presentes aceptaron el papel que les fuera asignado por los intereses porteños, que en el proceso logran convertirse en los interlocutores privilegiados de los actores externos. Para aceptar esas ideas, es necesario pensar la relación entre América y la Monarquía española no desde el punto de vista de una dominación colonial, sino dentro del marco de las instituciones de Antiguo Régimen, por un lado, y, por otro lado, estar atentos a los papeles cambiantes que Colonia del Sacramento jugó dentro de las estrategias portuguesas.

Dentro de ese camino hacia el equilibrio de fuerzas, a los habitantes de Colonia del Sacramento les correspondió la tarea de ser los intermediarios entre el río y el Atlántico para todo aquello que se relacionase con la provisión de bienes europeos y brasileños destinados a ser comercializados fraudulentamente en los territorios castellanos. Pero, sobre todo, debieron abstenerse de explotar directamente el ganado bovino. Los porteños se reservaban la obtención de cueros (y otros pocos derivados bovinos) que, junto con los metales preciosos venidos del interior hispanoamericano y diversos bienes necesarios para la subsistencia física de los sacramentinos, serían los medios de pago empleados para que los porteños pudiesen compensar sus cuentas con los portugueses. Montevideo, por su parte, debió contentarse con ser el puerto de aguas profundas de Buenos Aires para los navíos que circulaban por dentro del sistema legal de la Monarquía española; también, Buenos Aires intentó limitar todo lo que pudo el acceso de los montevidianos a los planteles de ganado bovino de la Banda Oriental. Buenos Aires, se reservó la mejor parte: la comercialización en los mercados interiores, la explotación del ganado bovino y compartió con su vecina oriental (en la medida en que no lo pudo evitar) los beneficios que suponían todas las actividades económicas necesarias para mantener a flote las embarcaciones y aprovisionar a las tripulaciones durante los tiempos muertos de la navegación y en los viajes de retorno (Jumar, 2002[2000])(XXIII).

En tanto que internamente las partes pudieron dirimir sus conflictos, pudieron mantener abiertos los cauces del comercio ultramarino alimentado de modo prioritario con los metales preciosos altoperuanos y chilenos, y la Monarquía española se sintió segura en sus objetivos mayores,

los actores externos aceptaron el margen de autonomía reclamado por los poderosos locales. Pero, cuando esa Monarquía intervino con fuerza en la vida interna del espacio, primero expulsando a los portugueses y luego creando las condiciones como para que la elite montevideana creyese llegado el momento de disputar la primacía a la de Buenos Aires, ambos equilibrios desaparecieron. La región vivió en conflicto hasta que se encontraron nuevas pautas de convivencia - dictadas principalmente por la satisfacción de los objetivos del capitalismo en expansión- recién en la segunda mitad del siglo XIX.

Antes de llegar allí, y durante el período analizado, para alcanzar ese papel dominante los porteños contaban con dos ases mayores. En primer lugar, el simple hecho de haber sido los primeros en estar allí y acumular desde fines del siglo XVI preciosas experiencias comerciales que los tornaron capaces de dominar todas las ramas comerciales que podían presentárseles. En segundo lugar, su ciudad era la sede de las autoridades de la región, autoridades que debían tener cuidado de poner en su contra el Cabildo porteño. Ello tanto para el buen desarrollo de sus funciones como para poder satisfacer sus propios objetivos económicos en los márgenes e intersticios de la ley.

En cuanto se relaciona con la acumulación de experiencias comerciales por parte de la elite porteña, el siglo XVII se presenta como un verdadero laboratorio que le permitió incursionar en las diferentes vías que podían recorrer de un modo tal que se fueron tornando más complejas progresivamente e incorporando un nivel superior sólo cuando habían llegado a dominar el anterior. El proceso toma, a los ojos del observador, las características de una estrategia exitosa que podría haber sido diseñado por un moderno ministerio de planeamiento. En su gestación se entrecruzan diversos elementos, como los móviles y condiciones de la ocupación de Río de la Plata por los europeos, los tanteos de las autoridades españolas para elegir el mejor modo (en función de sus intereses) de incluirlo en el sistema comercial, las estrategias puestas en marcha por sus competidores a la hora de reclamar su parte del *tesoro americano*, la simple necesidad de subsistir de una población y luego el descubrimiento de la certeza de que el único medio de prosperar en el río de la Plata derivaría del comercio atlántico (se participase directamente en él o no), la geografía que reveló que la ruta del río de la Plata sería más

rentable que la de Lima para alcanzar el Alto Perú y las características del complejo minero que creó el sistema de mercados subsidiarios revelado hace tiempo por Carlos Sempat Assadourian (1983). En medio de todo ello y por ello, la formación de una economía local de base pecuaria, tras un inicio precario llegó a convertirse y de modo durable, en el eje, el motor de la economía local en torno al cual se arremolinan y se definieron las políticas de los intereses locales. Y detrás de todo ello, lo que a mi juicio explica buena parte de la historia de Río de la Plata, y tal vez de toda Iberoamérica: el juego de intereses, alianzas y composiciones entre los poderosos locales y los actores externos. En la etapa que analizo, creo que esa relación se moldeó sobre la base de la complementariedad entre, sino pares, al menos interlocutores con una relación de fuerzas bastante equilibrada. Con posterioridad, la balanza se volcó a favor de los actores externos y las oligarquías hispanoamericanas, para salvaguardar sus fuentes de beneficios, se habrían convertido en agentes de los actores externos, aún cuando ello implicase el abandono de cualquier idea de bien común relacionado con la población controlada por ellos.

Todo lo anterior se mezcla y entrecruza con la formación del traspais (*hinterland*) y antepais (*foreland*) de Río de la Plata de modo que antes de retomar el análisis de la vida del complejo portuario rioplatense parece necesario detenerse en ambos aspectos.

El traspais y el antepais del complejo portuario rioplatense

A fin de poder llevar adelante las actividades comerciales que les permitieran acceder a los metales preciosos americanos a través de Río de la Plata, los hombres debieron adaptarse a la geografía de la región (en tanto que no dispusieron de los conocimientos y herramientas necesarios para dominarla) y aprender a estructurar sus intereses en torno de esa imposición. Desde que comenzaron a llegar al río de la Plata navíos de porte considerable asociados al comercio ultramarino, se tornó inevitable la necesidad de integración de las dos orillas del río para que se pudiera desarrollar un tráfico cada vez más intenso en dirección de los mercados interiores de las tierras españolas hasta alcanzar el Alto Perú y Chile. Desde el punto de vista de la navegación



ultramarina, la ciudad de la Santísima Trinidad y el puerto de Santa María de Buenos Aires no podrían haber sido establecidos en un lugar más inconveniente. Nunca Buenos Aires fue un buen puerto natural y sobre su territorio circundante no se encontraban algunos de los materiales necesarios para la reparación de los navíos y mantenerlos en condiciones marineras, comenzando por la madera. El amarradero informal que surgía frente al fuerte con la llegada de un navío no podía tomarse como un puerto de anclaje y la relativa seguridad que brindaba el Riachuelo no era útil para embarcaciones de más de 200 toneladas. Tres de los mejores emplazamientos se encontraban sobre la Banda Oriental y el cuarto sobre la de Buenos Aires. También se mencionó que sobre esta última había una infinidad de sitios que podían transformarse en desembarcaderos informales para embarcaciones mediana y pequeñas.

Pero Buenos Aires existe donde está por voluntad política y, a pesar de los inconvenientes para la navegación, se transformó rápidamente en el punto extremo de rutas terrestres que conducían hasta el Alto Perú y Chile y de la fluvio-terrestre que la vinculaba con el Paraguay y el Brasil. Más tarde, los porteños se aferraron a esta preeminencia para hacer aceptar su hegemonía sobre un espacio mucho más amplio que el de la jurisdicción de su ciudad.

Uno de los principales recursos de los porteños era el conocimiento que poco a poco adquirieron de los mercados interiores a lo largo del siglo XVII, así como el control de los flujos. Se agrega el hecho de que el comercio no podía evitar la ciudad en la cual estaban asentados los representantes del poder real, principalmente el gobernador y los oficiales reales encargados de administrar la Real Hacienda. De este modo, la conjunción de voluntades de las autoridades superiores y de la elite porteña transformó Buenos Aires en uno de los puntos por los que debían transitar los bienes del circuito legal de comercio español destinados a satisfacer la demanda hispanoamericana. Y tras ellos lo pudieron hacer los bienes comercializados de modo ilegal.

Aún cuando el puerto de Montevideo comenzó a cobrar importancia en los años 1740, el control del tráfico quedó en Buenos Aires. Hasta el fin del período tratado aquí, aún cuando las embarcaciones permanecían en Montevideo, los metales preciosos que se quería enviar desde allí a

Europa debían pasar por Buenos Aires para ser registrados. Sólo después pasaban (y en algunos casos volvían) a la Banda Oriental, en cofres debidamente sellados. Felizmente, no se dispuso lo mismo para los cueros producidos en su campaña; es fácil imaginar el aumento de costos y la multiplicación de riesgos.

Cuando la demanda de cueros rioplatenses comenzó a aumentar, hacia fines del siglo XVII, el *stock* de ganado fácilmente accesible para los cazadores porteños daba muestras de agotamiento. Las bestias se habían alejado de las cercanías de Buenos Aires, pastando en territorios controlados por los indios insumisos, lo que tornaba cada vez menos económico ir a buscarlas (principalmente por el aumento en costos de seguridad de las vaquerías, así como todo lo relacionado con la duración y mantenimiento de esas campañas de caza y el transporte. Ello trajo como consecuencia uno de los factores que reforzaron la necesaria integración y complementariedad entre ambas bandas del río, ya que la Banda Oriental se convirtió en un terreno alternativo primero y principal después, para las actividades de caza, en tanto que sobre la banda de Buenos Aires comenzaba la cría. La “posesión” del *stock* de ganado cimarrón de la Banda Oriental devino así una de las principales causas de disputas entre españoles y portugueses instalados en Río de la Plata, del mismo modo que más tarde lo fue entre porteños y montevideanos.

Pero los cueros no habrían sido suficientes como para justificar el interés de los mercaderes europeos en el río de la Plata, es sabido que estaban más interesados en el traspas. Bernard Lepetit muestra la existencia de un modelo marítimo en el cual el bajo precio del transporte marítimo asegura el crecimiento del comercio de proximidad y lejano que da a las ciudades portuarias su dinamismo (Lepetit, 1988, p. 123). De allí que, el éxito de un puerto, y en el caso tratado aquí, de un complejo portuario, antes de que los progresos técnicos no permitieran superar las limitaciones impuestas por la naturaleza, se debía a tres elementos estrechamente asociados. En primer lugar, su buena inserción en las rutas marítimas, de modo tal que llegar a él no resultase demasiado engorroso. En segundo lugar, la posibilidad de contar con recursos que permitieran ofrecer los servicios necesarios al tráfico, no sólo desde el punto de vista de los servicios mercantiles básicos (seguridad, servicios legales, arbitraje, etc.) Sino también todo lo

relacionado con la satisfacción de hombres y navíos durante sus estadias y viajes de regreso. En tercer lugar, el puerto debía ser capaz de controlar los flujos de un traspaís que consumiese, pero que al mismo tiempo pudiera aportar lo necesario para la constitución de cargas de retorno en función de la demanda, ya que salvo rara excepción, lo que maximiza la rentabilidad de una expedición comercial es ir y venir con las bodegas cargadas de bienes transables.

En Río de la Plata la primera de esas condiciones sólo se satisfizo cuando la revolución industrial modificó el arte de la navegación, con la aparición del vapor y la posibilidad de mantener abiertos en todo tiempo canales de acceso seguros mediante las operaciones de dragado. Pero ello no impidió que Río de la Plata contase mucho antes con un amplio antepaís. Las dificultades fueron superadas por la importancia de lo que los comerciantes podían obtener allí y por los objetivos estratégicos de los ibéricos. Así, el éxito del complejo portuario rioplatense en este punto se debió a la voluntad política y a los objetivos económicos de los rioplatenses y de quienes los visitaban para comerciar, más que a las bondades naturales de la región. El marco institucional y las redes mercantiles pesaron más que los factores de orden natural.

Lo que remite al segundo y tercer elemento mencionados. No hace falta ahondar ahora en cómo el río de la Plata pudo brindar los servicios necesarios a la navegación ultramarina. Alcanza con recordar que su sola existencia y crecimiento a lo largo del tiempo es la mejor demostración, aunque nos detendremos sobre el particular más adelante ya que la provisión de bienes y servicios a la marinería y embarcaciones constituyeron actividades económicas subsidiarias que dinamizaron la economía local y fueron fuente de la existencia, creemos, de una relativa prosperidad para la mayoría de los rioplatenses.

Más atención merece el tercero, ya que, justamente, desde el comienzo de la instalación europea en la región dejó sentir su importancia la existencia de un traspaís prometedor. En fin de cuentas, es ese traspaís lo que llevó a unos y otros a mantener abierta la ruta del río de la Plata pasando por sobre las limitaciones geográficas. Ello tuvo a su vez como repercusión la diversificación y la multiplicación de ocasiones de beneficio para quienes frecuentaban las aguas poco seguras del río.

Según una definición de traspaís portuario, se puede tener por tal a las ciudades sobre las que se asientan los puertos y la región incluida en las rutas terrestres y/o fluviales a través de las cuales se encaminan de modo directo las mercaderías importadas, y llega lo que constituirá la carga de retorno(XXIV). De este modo,

“Por conjuntura favorável, a existência de condições para colocação no mercado dos gêneros produzidos na hinterlândia, bem como para satisfazer às necessidades de consumo dessa mesma hinterlândia.

“É curioso observar que é um processo inter-relacionado que cresce como uma bola de neve. Assim, o porto se torna importante, isto é, aumenta o seu movimento na medida em que sua hinterlândia produz para exportar e consome produtos importados. Se ela produz e exporta, automaticamente adquire e aumenta sua capacidade de importação. Mas para produzir é preciso que haja o estímulo constante de preços compensadores para seus produtos nos mercados interno e externo” (Santos, 1993, p. 31).

Contrariamente a lo que cabría esperar, la formación del traspaís de Río de la Plata no nació de la extensión e integración progresivas de regiones cada vez más alejadas de la zona portuaria. Al comienzo, la región se constituyó como puerto lejano del Tucumán y del Alto Perú. Es sólo en la medida en que esa función original se tornó cada vez más compleja, y puso en movimiento otros procesos de integración económica y espacial, que se llegó a la puesta en explotación de las potencialidades de la región rioplatense propiamente dicha, es decir, las dos bandas de río. De hecho, el crecimiento de Buenos Aires y más tarde de Montevideo, los establecimientos europeos en Maldonado o San Carlos, la insistencia (rayana con la obsesión) puesta por los portugueses en Colonia del Sacramento, en síntesis, la historia de la región desde que se la integra a la cultura occidental, no se explica sin ese traspaís. La vida del complejo portuario no puede ser vista como si se tratase de un enclave de un mundo internacional sin conexiones con el interior, muy por el contrario. Las redes comerciales que desde el río de la Plata penetraron hacia el interior en dirección de las minas estimularon las economías de las ciudades y sus zonas de influencia, que aprovecharon a su vez la atracción ejercida por la economía atlántica.



De esta suerte, de lugar de paso para el tráfico entre el Atlántico y el Alto Perú y Chile, Río de la Plata sobrevino progresivamente el centro de una serie de redes comerciales que se estructuraron a lo largo del siglo XVII. El vínculo directo entre las minas y Río de la Plata se completó con los mercados intermedios de Córdoba, Santa Fe, Tucumán y Salta (que a su vez eran puntos de contacto con mercados subsidiarios como La Rioja, Santiago del Estero, Paraguay), al mismo tiempo que se desarrollaban los contactos con Cuyo y, a través de los Andes, con Chile. En el camino, la región rioplatense comenzó también a producir bienes capaces mantener el tráfico abierto (alimentos para las tripulaciones, por ejemplo), de aprovisionar el gran comercio atlántico (los cueros, claro está) y el mercado minero (las mulas), y la integración de las orillas del río aumentó la eficacia de las prestaciones que debían darse a los navíos que llegaban y sus tripulaciones. También hay que recordar que, ya en el siglo XVIII y aunque no se vincula con el comercio ultramarino, se sumó como traspáis lejano del río de la Plata la región de Minas Gerais, en Brasil. Hacia allí partían recuas de mulas y manadas de ganado bovino desde la Banda Oriental, lo que constituyó uno de los primeros impulsos para la apetencia lusitana por la zona del Río Grande de San Pedro.

En la misma medida en que es necesario considerar el traspáis cuando se quiere estudiar un puerto o complejo portuario, también hay que considerar su *foreland* o antepaís, “es decir [...] la importancia del haz de líneas de navegación que lo utilizan tanto para la importación como para la exportación. Más importante es el traspáis, más sus líneas son numerosas y cómodas, y más el puerto se crece en detrimento de sus competidores.”(XXV) Aún si esta observación se apoya en el ejemplo de puertos actuales, es aplicable al caso estudiado y se encuentra allí una de las explicaciones de la victoria final de Buenos Aires sobre sus interlocutores rioplatenses durante el siglo XVIII. Y más aún, sobre los puertos del litoral que tanto lucharon por la libre navegación de los ríos en el siglo XIX o sobre la Confederación Argentina entre 1853 y 1862. Hoy el historiador podría esgrimir que los porteños se habrían podido ahorrar muchos esfuerzos si hubiesen permitido esa libre navegación desde mucho antes, y que poco y nada habrían perdido puesto que ya estaba sólidamente arraigada la usanza que establecía que la terminal

de las rutas atlánticas era su ciudad. Como lo demostró la historia posterior.

En última instancia, si las condiciones materiales del tráfico ultramarino impusieron la creación de un complejo portuario, su control siempre estuvo en Buenos Aires lo mismo que las vinculaciones con el traspáis.

Conclusiones

La dinámica de las distintas fuerzas económicas que interactúan en la región Río de la Plata en el período estudiado permite analizar sus relaciones con otros espacios, concentrándome en los americanos.

Así, si en ese juego de relaciones es posible advertir que la región nace en tanto que puerto del Tucumán y se inserta de lleno en las dinámicas del espacio peruano, es posible advertir que desde inicios del siglo XVIII la región Río de la Plata introduce un foco de tensión al campo de fuerzas que tenía su polo en el eje Lima-Potosí. Lentamente se estructura un *espacio económico rioplatense*, que será dotado de realidad institucional al crearse el Virreinato del Río de la Plata.

Pero ese espacio rioplatense no sobrevive a la crisis del complejo portuario rioplatense, a la sombra del cual, y desde inicios del siglo XVII había comenzado a tomar forma un sector de intereses locales, vinculados a la explotación del ganado bovino, que al aprovechar la crisis de la Monarquía para dirimir viejo conflictos con los comerciantes provocó el inicio de la desestructuración de la región Río de la Plata y debió buscar nuevos modos de alcanzar sus objetivos.

El quiebre de la región Río de la Plata tiene como primer efecto la pérdida, por parte de los empresarios ganaderos del control de las zonas en donde se encontraba el frente expansivo de su actividad, la Banda Oriental y Entre Ríos, obligándolos a emprender una larga serie de acciones violentas y diplomáticas para encontrar un nuevo frente expansivo (lo que se traduce en la expansión de la ocupación pampeana) y forzar la orientación atlántica a través de Buenos Aires de los mercados que, en el descalabro de la Monarquía, habían comenzado a reorientarse en diversas direcciones. Todo ello llevará, en mi opinión, a la formación de un *espacio económico porteño*, que llegó a incluir los restos del espacio rioplatense que

los porteños pudieron conquistar y en base a los cuales se formó un mercado interno y un estado-nación que recibió por nombre República Argentina.

Sin dudas, estos enunciados exigen mayores demostraciones que las propuestas aquí. Como sostuve en la introducción, el objetivo de este texto era el de presentar de modo sintético un conjunto de ideas tendientes a dibujar los contornos de un proceso que se inicia con la incorporación efectiva de lo que llamo región Río de la Plata a la cultura occidental hasta que, a mediados del siglo XIX. La sociedad emergente encuentra un modo de organizar la vida colectiva en función de los objetivos e intereses de un actor económico local, los empresarios ganaderos, que vio en la aceptación del papel asignado por las fuerzas dominantes del capitalismo en expansión y en función de la división internacional del trabajo tal como era propuesta desde fines del siglo, el mejor modo de concretar sus aspiraciones y puso todo su empeño en alcanzarlas.

(I) F. Perroux dio a conocer su primer artículo en torno a la noción de 'espacio económico' y su utilidad como herramienta de política económica para la Europa emergente de la guerra de 1939-1945 en el año 1950, en 1955 daría precisiones en torno a la noción de polo de crecimiento. Hasta donde se ha podido averiguar, sus ideas se conocieron en castellano en 1964, gracias a la traducción de un libro de 1961. Estas ideas alcanzaron mayor difusión gracias a la traducción al castellano que hizo EUdeBA en 1965 (reimpresa al menos en 1968 y 1972) de un libro de Jacques Boudeville de 1961, llamado *Los espacios económicos* y publicado originalmente en la célebre colección de alta divulgación *Que sais-je?* de las Presses Universitaires de France. François Perroux, 1950, 1966, 1964. Jacques Boudeville, 1965. *Sobre la formación intelectual de F. Perroux, su pensamiento y sus objetivos sociales*, ver: Andrés Fernández Díaz, 1979; Audrey Laugero, 2003; Jean-Paul Maréchal, 2003/4. *Para algunos balances sobre el campo de aplicación de estas ideas*, ver: Takahiro Miyoshi, 1997.

(II) Además de los textos ya citados en la nota 1, me asistieron en el análisis de este modelo, entre otros: Jandir Ferreira de Lima (2003), Jacobo García Álvarez, 2003; Efrén Sandoval Hernández, 2008.

(III) Sobre el papel de la "industria motriz" en el esquema de Perroux ver: François Perroux, 1964, Segunda parte "Los espacios económicos", Capítulo II "La noción de polo de crecimiento", pp. 154-167.

(IV) Cuando el polo no provoca transformaciones radicales en las estructuras regionales, aún cuando genere crecimiento

del producto y de la renta. François Perroux, 1964, Segunda parte "Los espacios económicos", Capítulo III "La noción de desarrollo", pp. 168-184.

(V) Son los que llevan a modificaciones estructurales que afectan a toda la población de la región polarizada. François Perroux, 1964, Segunda parte "Los espacios económicos", Capítulo III "La noción de desarrollo", pp. 168-184 y Capítulo IV "Los polos de desarrollo y la economía internacional", pp. 185-204.

(VI) Caracterizado por tratarse de zonas, territorios o regiones con las mismas características físicas, económicas y sociales. Es decir, que se trata de un espacio continuo con características semejantes en temas tales como densidad de población, estructura de la producción o niveles de renta.

(VII) La noción de polo está ligada a la de interdependencia (aunque desequilibrada a favor del polo), de concentración y de existencia de un centro, con una periferia compuesta de varios espacios -homogéneos- que gravitan en su campo de influencia económica y, frecuentemente, política también. La posición dominante o articuladora del polo se debe a la acción de una unidad motora, que puede ser simple o compleja, compuesta por empresas o industrias, o una combinación de ambas, que ejercen un efecto de atracción sobre las demás unidades que se articularán con ella. Se trata entonces de un espacio heterogéneo, articulado en un campo de fuerzas o relaciones funcionales en el que cada espacio integrante tiene papeles específicos en la división social del trabajo y en la producción de bienes y servicios. Una característica esencial a la hora de definir si se está ante un espacio polarizado o no, o de evaluar el grado de integración de uno que potencialmente pueda serlo (gracias a la acción planificadora), es poder determinar si la intensidad de los intercambios de bienes y servicios al interior de ese espacio es superior, en cada uno de sus puntos definidos, a la intensidad de los intercambios con el exterior. Como cabe esperar, la polarización genera conflictos entre las unidades constitutivas ya que en el espacio convergen diversos intereses; por ejemplo, cuando dos o más espacios que participan en los flujos con bienes y/o servicios similares, y en la medida que la integración ya genera efectos positivos, pueden tornar la complementariedad en competencia por apropiarse de partes crecientes del mercado o intentar reorientar la dirección de los flujos generales en beneficio propio.

(VIII) Es cuando la decisión política interviene para generar procesos de integración espacial y desarrollo económico, creando espacios polarizados o incrementando la gravitación de alguno existente. El aprovechamiento espacial de los factores de producción, para generar una acumulación de capital menos desigual, requiere la formación de un espacio de planeamiento y la gestión eficaz de su explotación. Es en relación a estas regiones-plan en donde más se advierte la influencia de la Doctrina Social de la Iglesia Católica en el pensamiento de Perroux, quien intenta conciliar el desarrollo capitalista con un costo social bajo, colocando a una autoridad que pueda arbitrar entre los intereses asociados a los Estados-nación para limitar la exclusión social, las desigualdades regionales y demás elementos que dicha Doctrina identifica como aristas negativas del capitalismo.



(IX) Todas las armas son buenas para salvaguardar el honor nacional y para crear una identidad deseada. En uno de los textos más pintorescos que he leído hasta se realiza la elaboración de análisis muy concienzudos para demostrar que Juan Díaz de Solís terminó sus días en el estómago de indios que poblaban lo que, más tarde, sería el territorio argentino y no, como se afirma habitualmente, en los de los aborígenes del actual Uruguay. *La Suiza de América* no podía comenzar su historia con un acto de canibalismo: “una de las cosas que quiero señalar es que al dicho Juan Díaz de Solís lo mataron en un río dulce, junto a la isla de Martín García. [En] La isla de Martín García... no hay ningún río dulce. El río dulce tendría que ser precisamente el Uruguay a esta altura, o el Río de la Plata, según se considere dónde empieza el Río de la Plata... Pero a continuación se dice que es en la costa sur, y la costa sur es: costa argentina. Hasta ahora todos los historiadores han dicho que Solís fue muerto en territorio uruguayo. Yo me permito decir que eso no es verdad, porque en el asiento del señor Sancho de Matienzo se dice que lo mataron en una isla de la costa sur, que es la costa argentina. [...] Y hay otro hecho que confirma todo esto. Se ha dicho y repetido que a Solís lo devoraron los indígenas. En nuestro país [Uruguay] no había indígenas antropófagos. [...] Los charrúas no eran guaraníes. Los guaraníes ocupaban la parte de las islas... Es el segundo dato coincidente de que si allí hubo realmente ese acto de antropofagia, fue en la costa argentina y no en la costa uruguaya.” Rolando Laguarda Trías, 1988, p. 35.

(X) En cuanto a la categoría 'empresario', sigo una de sus primeras formulaciones, la de Richard Cantillon, elaborada en 1734 aunque publicada por primera vez en 1755 (*Essai sur La nature du commerce en général*). Azzedine Tounés la sintetiza así: un *entrepreneur* según Cantillon es “un agente de dirección de la producción y del comercio que asume solo los riesgos vinculados a las imposiciones del mercado y a las fluctuaciones de los precios”. Richard Cantillon, en, [1734]1755. Azzedine Tounés, 2004, p. 4 [Traducción de FJ].

(XI) Fernando Jumar. “Los empresarios ganaderos rioplatenses, siglos XVII-XVIII”. Manuscrito.

(XII) En 1775 y se lo reafirma en 1783, se establecieron criterios basados en la posesión de una extensión mínima de tierras para que un individuo tuviera derecho a participar en el gremio que se quería crear. El gran cambio es que hasta el momento se podía ser hacendado poseyendo pocas tierras. “Que respecto a experimentarse que muchos sin poseer el terreno Competente para Estancia Se han hecho de crecido número de Ganados y que estos como que el Campo de su respectivo dueño es muy limitado Salen de él, y Se extienden por los Circunvecinos en perjuicio de los Amos de ellos, y a sus Haciendas Declaro que ninguno puede tener Estancias / ni tenerse por Criador que no posea tres mil Varas de terreno por frente y una legua y media de fondo conforme al repartimiento primitivo de esta Ciudad”. Archivo General de la Nación (Argentina). *Acuerdos del extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Buenos Aires: Series I, II et III, 1925-1934, Acuerdo del 08-03-1783, Serie III, 1782-1785, pp. 186-195 que reinserta el “Bando sobre ganados de 25 de agosto de 1775, a que se hace referencia en el Acuerdo antecedente” porque “subiste en su fuerza y vigor [...] para que así conste y

Sirva también de noticia y regla a este I. C. en los expedientes que le ocurran de aquella clase.”

(XIII) Ver punto 5.1.1.4.a. “Les activités de la South Sea Company dans le Río de la Plata, 1715-1740”, Tomo I, pp. 382-392.

(XIV) La comunidad mercantil rioplatense es muy distinta a la limeña, por ejemplo. Los limeños estuvieron “protegidos” hasta los años 1740-1750 de los contactos directos con los reinos peninsulares, pudiéndose formar desde temprano una verdadera elite local vinculada al comercio, que periódicamente se dirigía al Istmo para las ferias en donde trataba con los flotistas pero sin que estos se inmiscuyeran en sus mercados. En el Río de la Plata desde siempre el comercio ultramarino fue animado por peninsulares que en algunos casos se afincan en la región pero que mayoritariamente regresan a Europa una vez finalizados sus negocios.

(XV) Para un desarrollo concentrado en cómo la crisis de la Monarquía y la posible vinculación de los intereses económicos en las respuestas dadas en el Río de la Plata ver Fernando Jumar, 2010.

(XVI) Entre 1699 y 1712 no llegaron a Buenos Aires navíos de registro, es decir que las compras de esclavos y su reventa en los mercados interiores fueron hechas presumiblemente por individuos avecinados en la ciudad. Desde 1622 en adelante, desde la apertura de la carrera de Buenos Aires, el grueso de las operaciones vinculadas al comercio ultramarino era realizada por los encargados de la negociación de las licencias de comercio (maestros y sobrecargos) que establecían en el camino lazos con agentes locales que actuaban a comisión (generalmente para la continuación de la negociación tras el regreso a Europa de la expedición, es decir, la gestión de lo que se llamaba “los rezagos” y el envío de su producto en los navíos de negociaciones posteriores. Todo ello se puede ver claramente en las transacciones de la South Sea Company, entre 1715 y 1739. Fernando Jumar, 2002[2000].

(XVII) Isabel Paredes, 1996, muestra cómo en los años en que gobernó Buenos Aires José de Andonaegui se llegó a una semi-institucionalización del tráfico con Colonia del Sacramento.

(XVIII) En 1738 el cabildo de Montevideo se dirigió a la Corte solicitando el mismo tipo de privilegios comerciales excepcionales que habían asegurado la supervivencia inicial de Buenos Aires. Al mismo tiempo, pide al rey que “se digne mandar haya de haber en este puerto llave del Reino del Perú, castellano propietario con apelación al Gobernador de Buenos Aires, para que de este modo aquel castellano que hubiere de gobernar, cuide del adelanto de este vecindario.” Archivo General de la Nación (Uruguay), 1937, Acuerdo del 10-02-1738. Como se mencionó, recién en 1752 se accede a este pedido, pero Montevideo y toda la Banda Oriental, nunca dejó de depender de un modo u otro en parte del Cabildo de Buenos Aires y en su totalidad del gobernador primero y del virrey del Río de la Plata después.

(XIX) Accesoriamente, habrá que considerar el intento

también frustrado por regresar el Río Grande de San Pedro al redil.

(XX) Ver punto 4.2.2. “La prise de Colônia do Sacramento en 1762-1763”, Tomo I, pp. 314-316.

(XXI) Los contactos comerciales con los portugueses (y a través de ellos con los británicos) no se interrumpieron en 1777, pero se debilitaron. Un breve renacer del comercio anglo-portugués en Río de la Plata se vislumbró en 1796, con las licencias para el comercio con neutrales de las guerras de entonces, pero duró poco.

(XXII) *Telégrafo Mercantil*, n° 4.

(XXIII) Ver punto 4.4. «Le point d'équilibre, les cuirs», pp. 366-373.

(XXIV) “Considera-se hinterlândia de um porto organizado: 1° a cidade ou localidade em que esse porto estiver, ou em que funcionar a respectiva alfândega e as costas ou margens atingidas pela navegação interna do mesmo porto; 2° a região do país servida por transportes terrestres, para a qual se encaminhem diretamente mercadorias desembarcadas no porto ou da qual procedem mercadorias para embarque no mesmo porto; 3° a região do país servida por vias fluviais de transportes, cujas mercadorias sejam transportadas, embarcadas ou desembarcadas, sujeitos à jurisdição do referido porto.” Paulo Peltier. “Definição de Hinterland”. En: *Informativo do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis*, año II, n° 10, 1966. *Apud* Corcino Medeiros dos Santos, 1993, p. 50. En el *Dictionnaire de géopolitique* dirigido por Yves Lacoste (1993, p. 206) se puede leer que la noción de traspaís “est fonction du mouvement à partir d'un port vers l'intérieur des terres et des possibilités d'échanges avec les espaces plus ou moins vastes ; elle implique au moins en puissance des moyens de transport et des biens à transporter. La notion d'arrière-pays, présente, à bien y réfléchir, les caractéristiques majeures des représentations stratégiques : d'une part, elle prend en compte les configurations géographiques sur des espaces plus ou moins larges, les formes majeures du relief, le tracé des frontières : d'autre part, elle implique des rivalités, des concurrences entre plusieurs organismes portuaires, ou du moins entre les groupes financiers et politiques qui y fondent ou y appuient leur pouvoir.”

(XXV) Yves Lacoste (dir.), 1993, p. 206. Traducción FJ. “c'est-à-dire [...] de] l'importance du faisceau de lignes de navigation qui le desservent à l'importation et pour l'exportation. Plus l'arrière-pays est important, plus ces lignes sont nombreuses et commodes, et plus le port s'étend au détriment de ses concurrents”.

Un mar y tres fronteras para el desarrollo de la pesca en Argentina (1940–1975)

José Mateo
CONICET - GESMar - EHPQ - UNMdP
jmateo@redep.net

Introducción

“Generalmente olvidamos «la pampa marina» que se prolonga hacia el Este, bajo el mar, cubierta de vegetación variada y poblada de especies de peces que en magnífica abundancia sólo esperan la mano del hombre para ser industrializados y que podrían exportarse con mejores ganancias que las que producen las carnes y los granos.”
(Herrera, Ricardo, diario *La Nación*, Buenos Aires 10 de febrero de 1934).

La advertencia del naturalista Ricardo Herrera, publicada en el entonces más importante medio de difusión argentino, no era casual. Por esos años las economías primario exportadoras como históricamente ha sido la argentina vivían una de sus crisis más profundas. A los cambios en el comercio mundial surgidos luego del fin de la Primera Guerra Mundial se habían sumado aquellos que respondían a la crisis del capitalismo y a la denominada Gran Depresión de los años 1930. Sin embargo, los acuerdos bilaterales para la exportación de carnes y el establecimiento de filiales de industrias de los Estados Unidos, junto a otras medidas de protección a la producción rural, demoraron otras iniciativas de desarrollo como la industria pesquera.

La pesca comercial marítima tardaría muchas décadas en alcanzar los niveles de desarrollo augurados por Herrera. Los recursos pesqueros permanecieron latentes ante el desinterés del Estado y de la sociedad argentina. Tal desinterés, que se vincula con los hábitos de consumo de los argentinos y con su “destino” de país agrario requiere una reflexión más profunda.

En el presente trabajo realizo un análisis histórico de las limitaciones y progresos para el desarrollo de la pesca en Argentina a partir de tres cuestiones que estimo centrales. Las he llamado metafóricamente “fronteras”, en el sentido de límites a vencer y ellas son de naturaleza epistemológica, política y cultural. No todas ellas

han sido superadas todavía en forma completa. El mar epicontinental y sus recursos distan de ser conocidos de forma cabal, el Estado carece de medios para un control efectivo de su soberanía política sobre él y para los argentinos el mar resulta aún exótico como fuente de alimentos o de posibilidad laboral.

El interés de la Historia por la pesca y los pescadores ha sido coherente con los débiles vínculos entre la sociedad argentina y el mar. Sólo recientemente se ha ido convirtiendo en un campo de interés a medida que ha avanzado la crisis biológica de sus caladeros. Reconstruir esta historia seguramente ayudará a reconocer y comprender las causas de la crisis, a evaluar sus consecuencias y, quizás, a vislumbrar una salida.

1. No todas las aguas tienen peces: el escenario de la pesca.

Un aspecto central, pero descuidado de los procesos de expansión sobre espacios nuevos, es el aspecto ecológico. Éste muchas veces es a la vez estímulo y obstáculo del mismo proceso. Para el caso del desarrollo pesquero es preciso señalar, en primera instancia, que la biomasa marítima no está equitativamente distribuida en los océanos, sino que su concentración obedece a ciertas características bien definidas.

Los vientos y las corrientes marinas tienen un papel central en la conformación de ecosistemas marinos. A grandes rasgos, las corrientes marinas tienden a realizar trayectos paralelos al Ecuador que al toparse con los continentes se transforman en circulares como la Corriente del Golfo en el Atlántico Norte y la del BrasilBengala en el sur, o las ecuatoriales en el Pacífico. Las aguas frías de los cascos polares marcan los límites de latitud de las corrientes cálidas. En las regiones de encuentro entre las corrientes polares y ecuatoriales se hallan zonas de pesca abundante debido a la riqueza biológica que alcanzan esas aguas.

Además de las corrientes superficiales a diferentes profundidades existen otros recorridos que permiten asegurar la vida renovando la oxigenación de las aguas. Esta circulación denominada termohalina (calor y sal) produce diferentes densidades de las aguas que son los elementos centrales para la biomasa, las migraciones y el hábitat de la fauna marina.

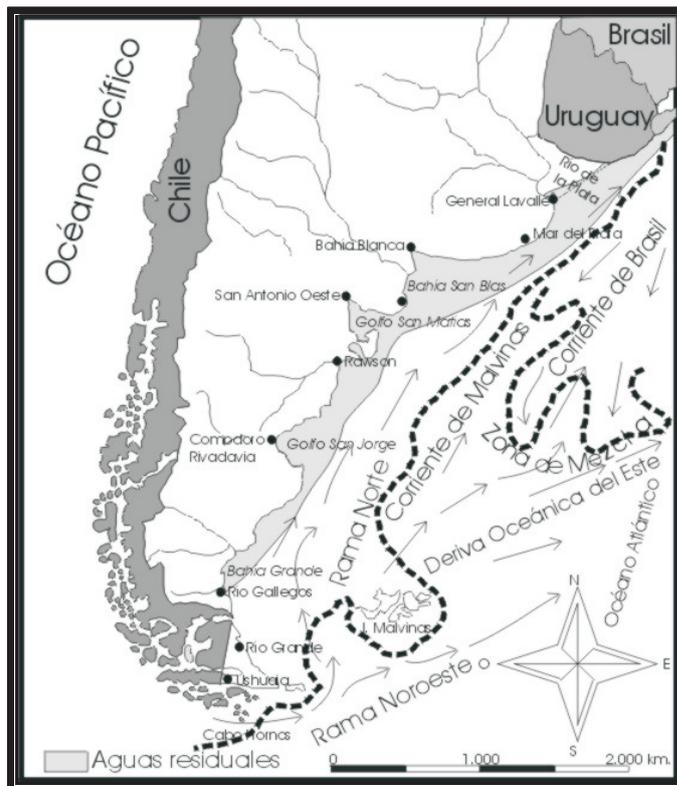
A estos movimientos se suman los afloramientos de aguas de los fondos llamados *upwelling* (Angelescu, 1963:4) producidos por diferentes circunstancias. Por ejemplo, las aguas antárticas tienen mayor densidad porque al congelarse despiden un 70% de su salinidad. A consecuencia de esto las aguas aumentan su peso específico y se sumergen iniciando una circulación hacia el fondo del mar que será compensada por otra menos densa y más cálida en sentido contrario. Esta circulación lleva oxígeno hacia el fondo marino, portada por las aguas superficiales, mientras que las aguas profundas arrastran hacia la superficie elementos imprescindibles para la fotosíntesis de los organismos vegetales marinos. El *upwelling* también se produce en las costas, donde el viento empuja el agua superficial mar adentro y hace subir como reemplazo aguas profundas.

El fitoplancton o plancton vegetal sólo se encuentra en abundancia donde existen estos afloramientos o *upwelling* que llevan a la superficie los nutrientes necesarios para los procesos de la vida al combinarse con la radiación solar (I). El fitoplancton es la base de las cadenas tróficas de los peces, siendo consumido por el zooplancton herbívoro que a su turno lo es por pequeños carnívoros que son los que finalmente consumimos los humanos.

El mar epicontinental argentino es un mar abierto que se desarrolla entre los paralelos de 35° y 59° de latitud. Desde la desembocadura del Río de la Plata hasta el extremo sur de Tierra del Fuego, define una de costa de unos 4.700 kilómetros y conforma una plataforma submarina de una superficie en torno a los 960.000 km². Esta región está sujeta a la acción de corrientes marinas de diferente origen y sus masas de aguas presentan calidades diversas (Angelescu, 1963:10).

En el Mapa 1 pueden observarse la dirección y el sentido de las principales corrientes:

Mapa 1. Hidrografía general del Mar Argentino (II)



- Con rumbo NE, la corriente fría de Malvinas baña casi por completo los sectores fueguinos y patagónicos, alcanzando al sector bonaerense al borde del talud continental.
- Con rumbo SW, la corriente cálida de Brasil, baña el contorno de las plataformas patagónicas y bonaerense.

El esquema lo completa una corriente de aguas residuales, que son masas de aguas de la plataforma costera que en verano se expanden hacia el sur.

Entre las corrientes de Malvinas y Brasil existe una ancha zona de fricción con diferencias de temperatura y salinidad que se denomina “zona de convergencia subtropical”. A lo largo del borde de la plataforma bonaerense se encuentran varios centros de *upwelling*, ricos en nutrientes y fitoplancton. De allí la existencia de altos índices de capturas en caladeros del sector bonaerense y norpatagónico. En esa región (entre los 35° y 41° sur) se concentró por años la pesca comercial argentina, es decir sobre una superficie de alrededor de 200.000 km² o un 20% de la extensión del Mar Argentino.



La escasa profundidad de la plataforma confiere a este sector del Océano Atlántico características ecológicas particulares. El mar epicontinental argentino es hábitat de unas 300 especies de peces (pelágicas y demersales) y de alrededor de 1.500 especies de invertebrados marinos (“mariscos”), de las cuales se explotan comercialmente unas 45 especies de peces y una docena de mariscos. La convergencia subtropical señala el acercamiento al litoral de las especies subantárticas a través de la corriente de Malvinas como la merluza (*Merluccius hubbsi*) y la subtropical por medio de la corriente de Brasil como el bonito (*Sarda sarda*). La riqueza en plancton de las aguas calentadas por la acción del sol en las superficies (una capa de 18 a 20 metros aproximadamente) permite las migraciones de anchoíta (*Engraulis anchoita*).

Este es el escenario y los recursos principales sobre los que se desarrolló la fase extractiva de la historia de la pesca y los pescadores en Argentina: un mar en condiciones óptimas para contener pesquerías fértiles, con una amplia plataforma continental de fondos arenosos y poblada de una variedad de especies que se extienden desde el diminuto plancton a las gigantescas ballenas. Este caladero se mantuvo prácticamente virgen hasta hace sólo unas décadas. La aproximación epistemológica a este vasto territorio fue lenta y aún hoy, sobre todo el sector patagónico y fueguino son un territorio marino lleno de misterios.

2. La frontera epistemológica: del ensayo y error a la pesca científica.

“En la época en que fue redactado nuestro Código Civil, ni un solo pescador de profesión existía en nuestras dilatadísimas costas del mar. Desde la desembocadura del Río de la Plata hasta el Cabo de Hornos, no se levantaba población alguna en las playas aun desiertas. [...] Solo los loberos conocían las tierras de más allá...” (Lahille 1902:14).

El Atlántico Sur americano comenzó a ser explorado por los europeos en el siglo XVI y hasta la inauguración del Canal de Panamá, siguió siendo una zona obligada de tránsito para acceder al

Océano Pacífico. Entre los navegantes que transitaban estas aguas podemos encontrar a exploradores, a científicos (como el mismísimo Charles Darwin), a comerciantes que buscaban los puertos de Santiago de Chile y Lima o piratas como Francis Drake. Otro estímulo para acercarse a estos mares fue la caza de cetáceos y de pinnípedos por parte de aquellas naciones que la practicaban desde antiguo.

Los viajes exploratorios y comerciales como los militares y científicos fueron aportando información tanto de la geografía como de las especies marinas de las costas recorridas. Entre estas descripciones sin embargo se incluyeron aspectos inherentes a la subjetividad del observador que tuvieron páginas memorables como la revitalización del “gigante Patagón” (III).

Los marinos franceses y británicos fueron los primeros en interesarse por las costas australes, instalando ambos países sendos campamentos en las islas Malvinas en el siglo XVIII. Hacia finales de ese siglo y durante el siguiente se acumularon campañas de investigación promovidas por los museos de ciencias naturales (o de “historia natural”) como las de Alexander Von Humboldt y Aimé Bonpland al servicio de España, Alcides D'Orbigny al de Francia o el propio Darwin, al del Reino Unido. Sobre finales del siglo XIX se agregaron misiones científicas de Italia y Suecia, y por esos años también se incrementó el interés por la Antártida (Angelescu y Sánchez 1997:12).

La pesca en estos mares se redujo durante siglos prácticamente a la caza de balleneras y no se establecieron poblaciones permanentes en las costas bonaerenses y patagónicas hasta avanzado el siglo XIX. Cuando la pesca comercial marítima comenzó a desarrollarse se hizo evidente la carencia de conocimientos talasográficos derivados de la práctica pesquera, la ausencia de pescadores aborígenes que pudieran informar la localización de los caladeros y la forma apropiada de extraer la riqueza marina, y el intento por suplir todo ello mediante una retrasada actividad científica.

La costa atlántica argentina se incorporó al Estado central recién al terminar el siglo XIX, merced al sometimiento y al despojo territorial a sus pobladores originarios. En una ciudad creada para el esparcimiento estival de las clases enriquecidas con la producción agraria, Mar del

Plata, se dieron los primeros pasos hacia una actividad pesquera comercial y marítima. Los pescadores marítimos argentinos fueron inmigrantes del sur de Italia que no contaron con la experiencia milenaria acumulada en sus puertos originarios del Mediterráneo. Sin embargo estos pescadores impulsados por la demanda y de acuerdo a sus necesidades superaron estas dificultades bastante rápidamente mediante la práctica cotidiana.

En 1874, el mismo año de la fundación de Mar del Plata, se llevaron a cabo las primeras expediciones promovidas por el gobierno argentino, algunas de las cuales contaron con la participación del perito Francisco Pascasio Moreno (IV). Las expediciones se realizaban a bordo de buques de guerra (Rossani 1933:20). El objetivo de estas expediciones fue la promoción de asentamientos costeros en el territorio patagónico y la confección de cartas hidrográficas. Comenzaron también a instalarse faros y balizas por parte de la Armada Argentina y se iniciaron los primeros estudios sistemáticos en las aguas del Atlántico Sur y de la Antártida (Carcelles 1947:65). Hacia 1879, dentro del ámbito de la Armada se creó la “Oficina Central de Hidrografía, Faros y Balizas”, primera institución oficial en ocuparse del conocimiento científico del litoral marítimo (V).

En 1895 el naturalista Carlos Berg (Angelescu y Sánchez 1997:15) realizó un primer catálogo taxonómico de peces de las costas de Argentina y de Uruguay, pero todavía en las primeras décadas del siglo XX la pesca marítima estaba casi exclusivamente ligada a la caza de cetáceos y pinnípedos. En agosto de 1897 Fernando de Lahille (1898:2 y pass.), por ese entonces encargado de la sección zoología del Museo de la ciudad de La Plata, elevó al director de éste un informe preliminar encargado por el Ministerio de Obras Públicas para la instalación de un anexo del museo, en la forma de estación marítima con finalidad de investigación (“observación”) y difusión científica en cercanías de Mar del Plata. Sólo tres meses después, un decreto del gobernador de la provincia de Buenos Aires autorizó, dispuso los fondos para su construcción y nombró al citado Lahille como director de la estación. Entre los considerandos del decreto, se nota el interés por retomar aspectos demorados en la denominada “organización nacional”, es decir la consolidación

del estado central unificado entre finales del siglo XIX y principios del XX:

“Que hay verdadera conveniencia en estimular el desenvolvimiento de la pesquería en las costas marítimas de la Provincia, no sólo porque esta industria está, sin duda alguna, llamada a constituir una fuente de riqueza de gran consideración en sí misma, sino porque contribuyendo a crear un comercio activo y a desarrollar una clase de navegación que formará una población avezada a los trabajos del ramo, colocará a la Provincia en situación de cooperar eficazmente al desenvolvimiento de la marina nacional, como corresponde a su situación geográfica” (VI)

La práctica de la pesca seguía siendo pensada como escuela de náutica desde donde obtener marinos, y este objetivo fue reforzado en el artículo 3º del citado decreto, en el que señalaba:

“En el laboratorio marítimo se admitirá como practicantes y aprendices, un número de jóvenes que fijará el director, debiendo dárseles en el mismo instituto la instrucción necesaria, a cuyo fin se instituirá un curso especial”

Para Lahille había llegado un “momento oportuno” para realizar proyectos que revirtiesen el desinterés por el extendido litoral marítimo que representaba un límite físico para el desarrollo del país. El mismo decreto confesaba el “escaso conocimiento” que se tenía de las “extensas costas” del litoral marítimo, el cual excusaría el descuido de la actividad por parte del Estado. A pesar de siglos de navegación, no se conocían con cierta exactitud el comportamiento de olas y corrientes marinas, ni la topografía de la costa, ni siquiera las líneas de costa de acuerdo a mareas, vital para deslindar las propiedades costeras.

La estación tuvo como primera actividad la observación oceanográfica y meteorológica. También una finalidad de investigación cuyos objetivos se orientaron en diversas direcciones (Lahille 1989:4). En relación con la pesca, el personal de la estación realizaba extracciones con diferentes artes (anzuelos, redes y nasas) y embarcaciones, con el fin de establecer la mejor adecuación de éstas a las diferentes especies y



simultáneamente ir conformando un catálogo de peces y su etología. Una tercera función estaría destinada a la industrialización del producto, ya sea experimentando la crianza de bivalvos (mejillones y ostras) como ensayando prácticas de conservación.

Todavía no existían en el país carreras universitaria relacionadas con las ciencias del mar, las que comenzarán a desarrollarse en la década de 1920. La cantidad de biólogos que se interesaron por el potencial pesquero se fue incrementando desde entonces junto a los resultados de sus investigaciones (Valette 1925:16). También por esos años aumentaron la cantidad y periodicidad de las campañas oceanográficas europeas (VII).

Sobre finales de los años 1920 el gobierno de la provincia de Buenos Aires instaló una estación hidrográfica en la desembocadura del río Quequén y comenzó a funcionar un instituto oceanográfico ubicado en la escollera norte del puerto de Mar del Plata que fue disuelto luego de cerca de una década de funcionamiento.

En la década de 1930 la potencialidad del mar tomó un nuevo impulso. El Estado impulsó una serie de campañas en las que colaboraron buques de la Marina de Guerra y el Museo Argentino de Ciencias Naturales “Bernardino Rivadavia” de Buenos Aires. Con ellas, el mar epicontinental argentino comenzó a ser estudiado de forma sistemática: se pudieron establecerse los hábitos migratorios de las especies de mayor importancia comercial para la época y se obtuvieron las primeras informaciones sobre los recursos pesqueros según la especie, su distribución talasográfica y ecológica.

Un hito relevante en este proceso de conocimiento lo representó la conformación en 1949 en el Museo Argentino de Ciencias Naturales de un grupo de investigación con una masa crítica de científicos inmigrantes de la posguerra europea. Ese mismo año se llevó a cabo en Mar del Plata el “Primer Congreso Nacional de Pesquerías Marítimas e Industrias derivadas”, un congreso verdaderamente fundacional acerca de la actividad. En los años que siguieron, algunos de los investigadores del grupo del Museo de Ciencias Naturales se integraron a campañas en embarcaciones y comenzaron a realizar muestreos bioestadísticos. Se dedicó a esta actividad un viejo pesquero japonés renombrado “Presidente Mitre”.

Estas investigaciones fueron orientadas hacia las especies que comenzaban a ser potencialmente explotadas (Popovici y Riggi 1948). Se realizaron varias campañas dedicadas a investigaciones biológicas, oceanográficas y de pesca experimental llamadas “operaciones.” (VIII) Hasta el famoso “Calypso” de Jacques Costeau recorrió las costas de Mar del Plata en misión científica en 1961.

En 1960 se fundó el Instituto de Biología Marina integrado con muchos de los investigadores del Museo de Ciencias Naturales de Buenos Aires. Desde él se impulsó el que seguramente fue el mayor plan de investigación para el desarrollo de la actividad en el período. Se denominó “Proyecto de Desarrollo Pesquero” y surgió de un acuerdo entre las Naciones Unidas y el gobierno argentino (Angelescu y Sánchez 1997:22). Intervinieron por las Naciones Unidas el FAO y el PNUD y como contraparte la Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería de la Nación, el Instituto de Biología Marina de Mar del Plata, el Servicio de Hidrología Naval y el Instituto Nacional de Tecnología Industrial. La sede del proyecto estuvo en Mar del Plata y participaron 35 especialistas en diferentes disciplinas (biología, pesca, economía, etc.) tanto argentinos como extranjeros. También se convocó a otras instituciones privadas como a la Cooperativa Marplatense de Pesca e Industrialización (IX).

Los informes producidos por la investigación realizada entre 1966 y 1975 fueron de índole diversa: evaluación de la biomasa, estudios acerca de aspectos biológicos y ecológicos de crustáceos y moluscos bivalvos; ensayos de pesca selectiva experimental; áreas de pesca y migraciones de especies; estudios sobre la comercialización y rentabilidad de las unidades productivas, etc. También se determinaron las áreas de desove para la anchoíta, la merluza y la caballa, es decir las especies comerciales más importantes.

Se pusieron al servicio del proyecto dos buques, uno oceanográfico de la Armada Argentina (el “Capitán Cánepa”) y otro de investigación pesquera construido por FAO en Noruega (el “Cruz del Sur”). También fueron arrendadas embarcaciones pesqueras como el “Martín Fierro” y el “San Pedro” para monitorear su producción y realizar algunos estudios.

El Proyecto de Desarrollo Pesquero permitió un conocimiento cabal de los recursos pesqueros e hizo importantes recomendaciones

dirigidas a los sectores interesados en la actividad pesquera para el desarrollo de la actividad que no siempre fueron seguidas. El impacto de este conocimiento fue aprovechado por las embarcaciones más grandes de la flota costera que comenzó la explotación sistemática de bonito y, sobre todo, por la pesca de altura que comenzó un desarrollo vertiginoso a partir de mediados de los años 1960.

3. La frontera política: del “Código napoleónico” al “club de las 200 millas”

Allí donde la pesca es rica, las aguas son defendidas con mayor o menor vehemencia por los países ribereños. Esta defensa que no ha sido ajena a conflictos entre Estados, únicos posibles detentadores de propiedad sobre el mar hasta el momento (X). Cabe destacar desde la poco conocida "guerra de la pesca" entre pescadores de La Florida y los cubanos en el Caribe (Smith 1977:5), la “Guerra del Bacalao” entre Islandia y Gran Bretaña (Kurlansky 1999:153) y otras situaciones más cercanas como las suscitadas por los Grandes Bancos canadienses o el caladero sahariano.

El Derecho Internacional Marítimo tuvo su origen en la controversia que, en el siglo XVII, sostuvieron las dos potencias marítimas emergentes: Holanda y Gran Bretaña. Los juristas que abanderaron las posiciones enfrentadas fueron Hugo Grotius por Holanda y John Selden por los británicos (Bonanni 1982:135). Grotius planteaba el *Mare Liberum*, es decir la libertad absoluta del uso del mar, mientras que Selden el *Mare Clausum*, es decir que la “alta mar” (por entonces más allá de las tres millas que permitían una defensa costera), podía ser objeto de derecho de propiedad. El argumento de Grotius se centraba en que la inmensidad del mar contenía recursos inagotables como para satisfacer las demandas de toda la humanidad, por lo que reglamentar su uso era innecesario y absurdo. Selden, con un pensamiento protomalthusiano oponía que en un futuro la población y como consecuencia de ello se acrecentaría en la misma forma los requerimientos de alimentos. Es más, profetizaba que en algún momento los recursos de tierra se agotarían y se acudiría al mar para obtenerlos. De allí la importancia de extender los derechos de propiedad

sobre él.

Triunfaron las ideas de Grotius. Adam Smith en *La riqueza de las naciones*, destacó la libertad de los mares y alabó la organización de la pesca en la ex colonia de Nueva Inglaterra. Para él la pesca era un ejemplo estimulante de cómo podía florecer la economía general cuando se proporcionaba al individuo un ambiente comercial sin restricciones. Inspirada en esos propósitos, Inglaterra fomentó la pesca en Groenlandia y el archipiélago Spitzberg gratificándose sus armadores con una buena suma de libras.

A pesar de su temprana aparición, esta discusión permaneció latente durante siglos. En la primera posguerra del siglo XX revivió por motivos ligados a la estrategia geopolítica. Economistas como Scott Gordon (1954) establecieron la “curva de campana” (XI) a mediados de los años 1950 y biólogos Garret Hardin (1968) se ocuparon de actualizar los argumentos de Selden, y de criticar a Smith con algunos argumentos históricos manipulados *ad hoc* (Thompson 1995:129). Un rosario de crisis pesqueras durante el presente siglo mantiene la discusión abierta. Al margen de cuestiones ideológicas, la falta de política pesquera sustentable y la concentración de la extracción estimulada recientemente con el sistema de cuotas transferibles en muchos países son probablemente las mayores responsables de la “*Tragedy of the Commons*” (XII).

No fue la pesca, sin embargo, la que cambió el rumbo de la discusión sobre la propiedad del mar. El petróleo tampoco se encuentra distribuido equitativamente en el planeta. Los geólogos norteamericanos estaban convencidos de la existencia de grandes reservas de petróleo y gas natural en las costas del país del norte, sobre zonas donde aún no existía ningún tipo de *status* jurídico.

Argentina, entre tanto, sostenía desde hacía varios años antes de la II Guerra Mundial su derecho a ejercer soberanía sobre la plataforma continental y, sobre todo, sobre sus islas emergentes: Malvinas, Shetland del Sur, Sándwich y Orcadas. Por lo tanto recibió con agrado la proclama del presidente Truman de septiembre de 1945. En ella reclamaba la jurisdicción de su país sobre el “mar territorial” de 12 millas náuticas y sus fondos, primer instrumento jurídico de peso que apoyaba los reclamos nacionales, ya que reconocía iguales derechos a favor de otros estados ribereños.



La jurisdicción no afectaría obviamente el “paso inocente”, es decir la libertad de navegar esas aguas. Una declaración adjunta de la Casa Blanca precisaba que las tierras adyacentes al continente y que se sumergen hasta las 100 brazas (167,18 metros) integraban la “plataforma continental”. En 1958 la Primera Conferencia sobre Derecho Marítimo (Storni 1974:74), que reunió a 86 países acordó que:

“...el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas adyacentes a las costas, pero situadas fuera del mar territorial hasta las profundidades de 200 metros o más allá de ese límite hasta el punto en que las aguas sobreyacentes permitan la explotación de los recursos naturales de dichas regiones y el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogos que son adyacentes a las costas de las islas.”

Esta convención suponía erróneamente que el límite de 200 metros era una barrera técnica difícil de superar.

Argentina por medio de la ley 17.094 de 1966 extendió unilateralmente la soberanía nacional a las 200 millas, asegurando la libertad de navegación como “paso rápido e ininterrumpido.” Tal aptitud fue ratificada por la Asamblea General de las Naciones Unidas al poco tiempo bajo la figura de Zona Económica Exclusiva (ZEE):

“El Estado ribereño tiene derechos soberanos sobre la zona de mar adyacente a su mar territorial hasta una distancia de 200 millas, derechos aplicables a los recursos vivos y no vivos, renovables y no renovables que se encuentren en dicha zona y en el cual las naves y las aeronaves de todos los Estados tiene derecho a la libre navegación y sobrevuelo.”

Si bien las disputas entre los Estados continúan vigentes con relación a estas normas y cientos de comisiones en el mundo siguen intentando determinar límites, éste ha sido el criterio legal esgrimido por Argentina: un mar territorial de 12 millas y una ZEE superpuesta a él de 200 millas.

La tendencia seguida desde el aspecto legal y político por los estados ribereños ha sido avanzar sobre las plataformas submarinas y mares

territoriales. Como una forma de ejercer soberanía por reconocimiento externo, muchos estados incluido el argentino han cedido su explotación ya sea vendiendo permisos de pesca, generando acuerdos bilaterales muchas veces sospechados de corrupción, o destinando escasos fondos al control efectivo, permitiendo de hecho la pesca furtiva.

En el año 1973 el Estado Argentino realizó los primeros acuerdos con otros Estados para la utilización de su ZEE. En primera instancia con Polonia se realizaron negociaciones que incluían el establecimiento de una planta y un complejo pesquero con participación del gobierno nacional en Puerto Deseado. Ese mismo año con la República Oriental del Uruguay se llevó a cabo el Tratado del Río de la Plata aún vigente que establece un área común de pesca.

Así el Estado protegió o intentó proteger los recursos frente a otros estados. No obstante no podemos terminar este aspecto sin mencionar que para los pescadores la propiedad del mar se ejerce de otra forma. Muchas veces al margen de cuestiones de soberanía política los pescadores han llegado incluso a convenios formales o informales para pescar en ZEE de otros países. El mar es una propiedad común de acceso bastante libre, pero la territorialidad, entendida como el control económico de un recurso ambiental, se funda en limitar de alguna forma el número de personas que lucran a partir del mar (presionando sobre las instituciones sobre derechos adquiridos, retaceando información o formación profesional, creando camarillas circunstanciales para complicar la práctica de nuevos pescadores, etc.).

La limitación de la información o la colocación de laberínticos accesos a ella es la forma más habitual de cerrar caminos a los nuevos pescadores (Acheson 1981:280). La información es administrada y utilizada como bien de intercambio dentro de un ámbito restringido (el patrón y su tripulación o entre un círculo limitado de patrones). Las formas de conservar el secreto han sido variadas y creativas, tanto como las de “espionaje”.

4. La frontera cultural: pescadores y consumidores de pescado

“...vinimos a la Argentina engañados, porque creíamos que teníamos muchas posibilidades con la pesca; pero nos encontramos con que no se comía pescado.”
(Nyvill, Humberto, revista *Con todos*, Nº71, 1999, p. 45.

Los patrones de consumo de pescado cambian despacio. Aumentó con las mejoras en el transporte y en la conservación durante el siglo XIX, cayó en la primera mitad del siglo XX para subir de nuevo al nivel presente de 22 Kg *per capita* al año según datos de FAO. Los esfuerzos para reforzar el consumo de pescado tras la Primera Guerra Mundial tuvieron un éxito limitado, mientras el reciente crecimiento de la demanda occidental parece estar asociada con su reconocimiento como una comida saludable.

Luego de la caída de la U.R.S.S. el consumo medio mundial de pescado cayó de 29 a 9 Kg *per capita* al año entre 1989 y 1993 debido a la falta de suministros baratos, dada la desaparición de los subsidios que destinaba el estado soviético a su flota de ultramar. En Asia, y sobre todo en Japón, con una ingesta *per capita* de 71 Kg, el consumo de pescado es el más alto del mundo y representa allí la mayor fuente de proteínas no vegetales. Pero en la mayoría de los países del mundo, el pescado constituye una proporción muy pequeña de la dieta (FAO, SOFIA: 1998).

Para el desarrollo de una determinada producción suele ser central la generación de un importante mercado interior a efectos de que ésta quede en alguna medida al amparo de las variaciones cambiarias y de los valores en los mercados internacionales. Esta cuestión fue para la actividad pesquera en Argentina durante el período estudiado una preocupación con una muy limitada ocupación.

La característica destacable de la dieta argentina es el alto consumo de carnes rojas por habitante (junto con Uruguay y Nueva Zelanda los más altos del mundo). Si bien en Argentina el pescado puede tener un precio inferior comparativamente con otras naciones, en éstas la producción ganadera no tiene la magnitud y la calidad que adquiere en este país. Algunos especialistas han opinado incluso que, considerando las alternativas, el consumo no es

bajo “sino más bien alto” (González 1956:4).

Determinar el consumo *per capita* de pescado en una serie histórica presenta dificultades. En las series publicadas no suele mencionarse el método empleado para realizar el cálculo, y en general éstos se limitan a relacionar los volúmenes de producción con la población. Aún tomando la producción de un año determinado, y restarle lo no destinado al consumo humano (harinas, aceites, etc.) y lo exportado, tampoco implica guarismos fiables si tomamos al país como un todo homogéneo. Lo que realmente importa conocer son las razones del bajo consumo, que cualquier estadística muestra muy por debajo de la media mundial.

Desde 1920 contamos con datos más o menos seguros como para evaluar el consumo *per capita* de pescado y las cifras a pesar del ingente ingreso de inmigrantes europeos deslindados de los aspectos culturales de la dieta local no guardaban relación con el potencial extraíble. En 1920 el consumo bruto habría sido sumando el pescado de aguas interiores, el marítimo y la importación de 3,05 Kg por persona y 2,07 Kg sólo de pesca marítima (XIII). En 1947 este último consumo se había elevado apenas a 2,57 Kg por persona. Curiosamente, en 1960, cuando la población había crecido un 67% y la producción de pesca marítima se había duplicado con relación a 1947 (41.367t y 85.160t respectivamente) el consumo de pescado tuvo un comportamiento similar, creciendo a 4,06 Kg por persona, aunque con desigual distribución espacial. El hecho de que por ejemplo España pasó de 7,3 Kg por persona al año en 1947 a los casi 40 Kg del presente (FAO 1950, 1998) me llevan a coincidir con Valdez Goyeneche (1974:225) en que el “hábito” en realidad está ajustado a condiciones de la oferta relativa a las peculiaridades del producto y las políticas del Estado en su promoción.

Estos aspectos no han sido cubiertos políticamente de forma que acompañe la expansión sobre las áreas de pesca y el incremento vertiginoso de las capturas. Algunas acciones en este sentido pudieron provenir del Segundo Plan Quinquenal y la crisis de las exportaciones agrarias del segundo gobierno de Juan Perón (1952-1955), donde se tomaron algunas medidas orientadas indirectamente a promover el consumo de pesca nativa (Gerchunoff y Llach 1998:210). Por



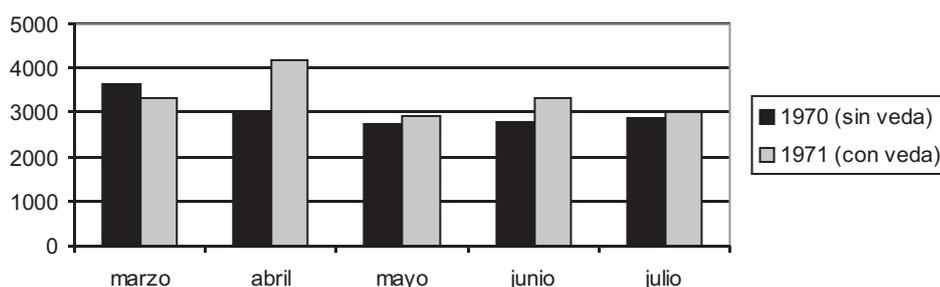
ejemplo, dejó de importarse bacalao y los pescadores de altura salieron a buscarlo hasta las Islas Malvinas. Además hubo vedas de carne los días viernes. Sin embargo esto no estimuló el consumo por varias razones: no se mejoró el sistema de abasto, las pescaderías siguieron siendo pocas y poco dispersas, y los carniceros tuvieron aversión a expender pescado los días de veda. Estas medidas se repitieron en los años '70 sin lograr un consumo que supere a nuestros días los 7 Kg *per capita* al año.

Los precios solían incrementarse y terminada ésta el volumen de venta de pescado se colocaba nuevamente muy por debajo de los anteriores a la veda. Los vegetales (y dentro de ellos las pastas) fueron preferidos como sustituto de la carne.

Como puede verse en el gráfico (Gráfico 1), durante los períodos de veda el consumo de pescado no se incrementó en proporción a la inercia que se intentó producir como efecto colateral a la falta de oferta de carnes rojas (sólo un 8% según Malaret 1971:15) (XV)

El consumo de pescado en esos periodos se encontró sesgado socialmente, y el aumento de la demanda estuvo probablemente vinculado a la información acerca de sus cualidades nutritivas. Entre las razones que dieron 450 entrevistados por el Proyecto de Desarrollo Pesquero, más de la mitad afirmaron que no les gustaba o que les cansaba repetirlo con frecuencia. La tercera razón en magnitud fue la dificultad de acceso a la compra. Esto es bien evidente si observamos el siguiente cuadro (Cuadro 1).

Gráfico 1. Entrada de pescado en el mercado de Barracas, marzo a julio de 1970 y 1971 (XIV)



Cuadro 1. Distribución de pescaderías y carnicerías en 1963 (XVI)

Región	Pescaderías	Carnicerías	Población	% Pescaderías	% Carnicerías	Habitantes/ Pescadería	Habitantes/ Carnicería
Buenos Aires	606	19535	9732742	70,7	56,4	16061	498
Noroeste	67	5610	3945082	7,8	16,2	58882	703
Nordeste	118	6162	4306773	13,8	17,8	36498	699
Cuyo (XVII)	42	2228	1350739	4,9	6,4	32160	606
Patagonia	24	1115	668457	2,8	3,2	27852	600
Total	857	34650	20003793	100	100	23342	577

Como podemos ver, mientras en el país existía una carnicería cada 577 habitantes, había una pescadería cada 23.342, y además estas estaban ubicadas en más de un 70% en Buenos Aires (ciudad y provincia). Obviamente esto no es sólo causa sino también efecto de la escasa demanda.

Lo curioso es que el precio no fue prácticamente esgrimido como inconveniente. Al

contrario, dentro de las opiniones favorables al consumo se consideró que “era barato” (XVIII) (Malaret 1971:10). Sin embargo mucho se ha insistido sobre esta cuestión. El economista Roberto Darío Pons (1961:6), afirma que el punto crítico para estimular el consumo, o si se quiere la causa central de del bajo consumo en Argentina ha sido el precio del producto.

“...el aumento del consumo no es tan fácil de obtener ya que hay que estimularlo con precios y para ello debemos conocer debidamente el complejo conjunto de factores que han intervenido para su fijación que va desde la extracción del pez hasta la puesta en venta del mismo”.

El biólogo Carlos González por su parte complementa esta opinión afirmando que no se incrementará el consumo de pescado mientras exista la posibilidad de consumir “...otros alimentos proteicos de origen animal a precios más convenientes, a igualdad de peso aprovechable.” (González 1956:9).

Jorge Valdez Goyeneche (1974:226) estima en cambio que la cuestión de la calidad no es un problema menor:

“El factor precio se debe adicionar en la aquilatación de esos índices siempre que la calidad apta esté presente. Caso contrario, también el factor precio cede ya que no es concebible, desde el punto de vista de la economía, que un grupo humano acepte ingerir un alimento en malas condiciones y negativo para su salud porque el precio es reducido.”.

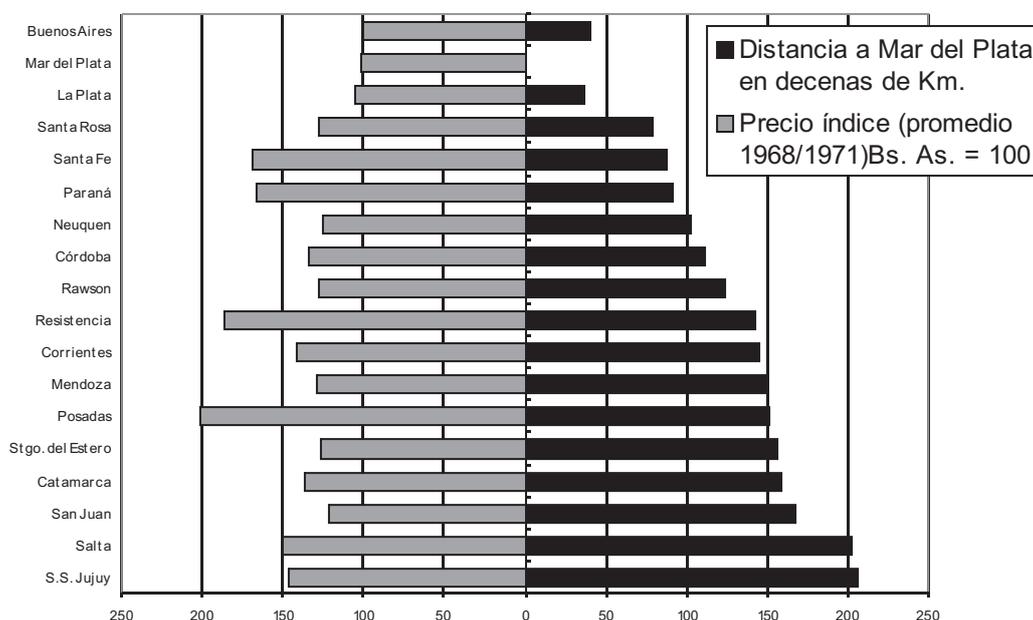
Estas cuestiones de calidad el autor las asocia a los sistemas de conservación (enfriado, congelado y supercongelado) en relación con la

distancia entre los lugares de producción y de consumo. Para el mercado interior se utilizaba sólo el enfriado salvo para el filete de merluza, sistema inadecuado a las características geográficas del país que concentra su población en áreas muy alejadas de las costas marítimas (XIX).

El problema de las distancias a los puertos pesqueros marítimos tiene efectos dramáticos para una mercancía de degradación tan rápida. El transporte de pescado debía recorrer una distancia variable según la especie y la época del año desde el lugar de su captura hasta el puerto, en general sin ningún tratamiento abordo salvo el agregado de escamas de hielo. En el puerto se realizaban las actividades de venta, acondicionamiento y embarque para los mercados del interior. (XX) (Gráfico 2).

El “factor distancia” (Valdez Goyeneche 1974:155) entre los puertos y los centros de consumo está fuertemente asociado a la historia de la colonización de lo que será la Argentina. La vinculación del sistema de la economía colonial al eje PotosíBuenos Aires dejó la costa marítima fuera del espacio colonizado hasta avanzado el siglo XIX. Esta llevó a que las costas atlánticas fueran lentamente incorporadas territorialmente a la conciencia de los habitantes resultantes del proceso colonizador que por otra parte se fueron concentrando esencialmente muy lejos de estas costas. (XXII)

Gráfico 2. Relación entre distancia a Mar del Plata e índice de precios (XXI)





Esta configuración lejos de incrementar la relación de la población con el mar, puso una distancia entre aquella y los pocos puertos pesqueros. La distancia intervino fuertemente en la conformación de un mercado interior y en los precios del producto.

Los mejores estudios acerca del precio del pescado en el período analizado corresponden al economista Antonio Malaret (1968 y 1971). Según este autor el consumo de pescado a principios de los '70 era de un 70% en fresco y un 30% conservado. Del pescado fresco 2/3 correspondía a la merluza.

Con esta información, y los datos obtenidos durante el proceso de investigación del Proyecto de Desarrollo Pesquero, Malaret pudo elaborar un índice de precios para la merluza, promediando los años 1968 a 1971, para un número importante de ciudades del país. A esta información la he comparado con la distancia desde el puerto de Mar del Plata, para evaluar la existencia de una relación directa entre precio y distancia. Como era de suponer esta relación resultó bastante contingente como podemos observar en el gráfico, pero nos permite observar otras características.

En primer lugar no existen valores menorea a la base, considerando que Buenos Aires se encuentra a 400 kilómetros del puerto proveedor. Incluso el precio de venta en Mar del Plata es aunque levemente superior al de la ciudad capital. La conclusión obvia es que la mayor población genera un mercado que permite una reducción de precios (a partir de que las fluctuaciones de la oferta son equilibradas por la regularidad de la demanda). Sin embargo esta idea no es concluyente dado que, por ejemplo, la merluza en Catamarca tenía un valor similar al de Córdoba mientras que en Santa Fe, bastante más cercana y poblada, tenía el 3º valor más alto de la serie. Por otra parte San Juan se encontraba en el 4º lugar en cuanto a precios más bajos mientras es el 3º punto más alejado de Mar del Plata. Por último es notable que los valores más altos se encuentren en las ciudades del litoral del Río Paraná, donde la pesca fluvial resulta una competencia muy fuerte para la pesca marítima.

Más allá de distancias y población las características mercantiles del pescado parecen seguir ciertos lineamientos hasta cierto punto y

luego obedecer a múltiples causas, donde los aspectos económicos se nutren de los políticos, sociales y culturales. Como señalaba Antonio Malaret:

“Opinamos que para vender cualquier alimento es necesario también manejar elementos de antropología cultural porque el hombre no consume meramente principios nutritivos sino según sus pautas de vida comunitaria. La comercialización es una organización que si bien emplea medios técnicos básicamente neutros, está encuadrada por instituciones históricamente diferentes en cada lugar”. (Malaret 1973:2)

Al problema del bajo consumo hubo que sumarle la escasez de pescadores marítimos profesionales. La colonización no hizo posible el desarrollo de pescadores descendientes de las sociedades originarias como ocurrió en México y Perú (para citar sólo dos ejemplos).

Las sociedades indígenas tanto del litoral marítimo argentino como del interior eran a la vez tanto productoras como consumidoras de pescado. Pero éstas, sometidas o no, adoptaron ya en los primeros años de la conquista las pautas de la dieta del colonizador. Recién en la tercera parte del siglo XIX surgió una población costera con potencial para terminal pesquera: Mar del Plata. Por otra parte, la colonización española no sólo estimuló la presencia del pescado en la dieta sino que trajo consigo y con la imposición de la religión católica la interdicción religiosa. Incluso en 1971 el consumo de pescado por Semana Santa tuvo mejores efectos sobre la demanda que la veda de carne impuesta las semanas sucesivas (Malaret 1971:4).

Para el año del primer censo nacional (1869) el número de pescadores así considerados era de apenas 225 personas en la provincia de Buenos Aires la más austral por entonces de la República. La mayor parte de ellos habitaban la ciudad de Buenos Aires (116), en segundo lugar se hallaban en las costas del norte, cercana al delta del Paraná (73) y el resto en el sur (36), en las zonas de Quilmes y Magdalena.

La inmigración, fundamentalmente europea, que llegó al país entre los siglos XIX y XX tuvo sus obvios efectos sobre la cultura de la pesca. La población arribada no sólo aumentó la demanda de alimentos y por ende del pescado

tanto por el número como por sus hábitos alimenticios sino que aportó una cantidad importante de pescadores de oficio (Bertolotti, Piergentili y et. al 1985). Sin embargo se adaptaron a la dieta carnívora, incluso dentro de la propia colonia de pescadores, donde casi totalmente eran oriundos del sur de Italia. En 1920, comenzada ya hacía cuatro décadas la actividad pesquera comercial marítima, el número de pescadores había crecido en el país a 1792 personas, pero sólo un poco más de la mitad se ocupaba en la pesca marítima (950); casi en un 80% eran inmigrantes europeos, mientras que el resto lo hacía en aguas interiores (Valette 1921:273).

Hacia 1933 al parecer existía interés por parte del Estado en multiplicar las poblaciones pesqueras de la costa atlántica según podemos leer en una publicación de un biólogo marino:

“Actualmente, pretenden crear colonias de pescadores desde el Iguazú a Ushuaia sin previo estudio social de los hábitos y de los hombres en las diferentes regiones del país, sería un descalabro.” (Rossani 1933:138).

A pesar de este proyecto hasta 1975 (y podríamos decir hasta el presente) el único “pueblo de pescadores” digno de tal nombre siguió siendo la localidad de Mar del Plata. La colonización italiana de este pueblorrio insertó la simiente de una comunidad de pescadores que fue retroalimentado a través de mayor inmigración y transmisión generacional de las habilidades y destrezas que implican la actividad pesquera. La formación profesional de pescadores recién comenzó a ser tomada institucionalmente por el Estado hacia 1975.

Conclusiones

El mar adyacente a las costas bonaerenses y patagónicas fue una herencia del pasado colonial. El estado nacional pudo acceder a él plenamente y ejercer su soberanía luego de someter a las poblaciones aborígenes y dirimir una serie de cuestiones limítrofes. Tanto en su sector continental como marítimo, este espacio requirió un proceso de conocimiento científico, una evaluación de sus potencialidades económicas, una legislación que la

incorporara como territorio, y algunas medidas que generaran en la sociedad la conciencia de la existencia o pertenencia de ese espacio a la Nación.

El estudio de la potencialidad económica del mar argentino comenzó a tomar impulso como consecuencia de la Gran Depresión y la necesidad de sustituir importaciones a partir de 1930. La frontera comenzaba a franquearse al conocimiento. Sin embargo el control político del estado sobre ella sería otra cuestión difícil de abordar. El hábito alimentario tampoco ayudó a fortalecer los vínculos de los argentinos con la pesca. Las alternativas al consumo de pescado, los problemas de distribución y venta, el precio y las dudas muchas veces fundadas acerca de su calidad motivaron una demanda escasa y segmentada social y regionalmente.

A pesar de estas cuestiones, la pesca comercial marítima en Argentina dio sus primeros pasos e inició su desarrollo. La historia argentina presenta una particularidad que ha afectado muchos aspectos de sus procesos sociales, económicos, políticos y culturales: el desplazamiento del baricentro del noroeste hacia el litoral y el surgimiento de una megalópolis como Buenos Aires, permitió concentrar una demanda capaz de movilizar muchas industrias y producciones regionales, como el vino cuyano, el azúcar del noroeste, la harina de Santa Fe, el pescado marplatense, etc.

El Proyecto de Desarrollo Pesquero realizó a principios de los años 1970 el diagnóstico de la potencialidad económica del mar. El Estado inició un camino de desarrollo pesquero pero este fue truncado cuando el modelo económico argentino, hacia 1975, cambió la sustitución de importaciones por la renta financiera y el endeudamiento. La pesca en el mar argentino fue vendida a pérdida para permitir otros negocios y otros negociados. Poderosas flotas de oriente y occidente desbastaron la biomasa, impunemente. Como resultado de décadas de planificado abandono un mar con características de excepción para la práctica pesquera se encuentra al borde del colapso y los pescadores tradicionales amenazados de desaparecer como agente social.



(I) En cambio, las aguas azules del centro de los océanos o de algunos paraísos turísticos son casi asimilables a los desiertos terrestres.

(II) Fuente: Servicio de Hidrografía Naval, Mapa H.210.

(III) En la literatura fantástica europea existía un personaje conocido como el “gigante Patagón”. Al llegar las crónicas no menos impresionistas de Antonio Pigaffeta comenzó a llamarse a los altos tehuelches “patagones” y a la región “Patagonia”.

(IV) Una personalidad muy influyente en la ciencia de finales del siglo XIX, quien entre otras obras determinó los límites entre Argentina y Chile por la línea de más altas cumbres.

(V) En 1926 sería reemplazada por el Servicio de Hidrografía Naval.

(VI) Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Decreto del Poder Ejecutivo del 31 de diciembre de 1897.

(VII) Como la del “Meteor” alemana en 1825 y la del británico “Discovery” en 1927 (Hart 1946:223).

(VIII) Como la “Operación merluza” (1954/1958), la “Operación Nivel Medio” (1957/1958) orientada al langostino y las operaciones “cuenca” y “centolla” (verano 1959/1960).

(IX) Información tomada de las Memorias anuales de la Cooperativa Marplatense de Pesca e Industrialización.

(X) El sistema de Cuotas Individuales Transferibles (ITQ) otorgadas a empresas pesqueras por distintos estados está de alguna forma introduciendo una suerte de enfiteusis marítima cediendo algo que se acerca mucho a la propiedad privada del mar.

(XI) Donde se demuestra que, a partir de un determinado nivel, el aumento del esfuerzo de pesca es inversamente proporcional a las capturas.

(XII) Frase acuñada por Garret Hardin que refiere al uso antieconómico que supone la explotación de recursos públicos que se acrecienta con la explosión demográfica. A propósito dirá E.P.Thompson “La «Tragedy of the commons» de Hardin, es ignorante históricamente y da por sentado que las tierras comunales eran «pastos abiertos a todos. Es de esperar que cada pastor procure tener tantos animales como sea posible en las tierras comunales». Thompson, E.P. (1995) “Costumbre, ley y derecho comunal.” *Costumbres en Común*, Barcelona Crítica, p.129.

(XIII) Calculado sobre la base de Valette (1921) y una proyección del censo de 1914.

(XIV) Fuente Malaret (1971:20).

(XV) La Semana Santa fue en 1970 en el mes de marzo y en

1971 en el de abril, y eso se refleja en el gráfico.

(XVI) Elaboración propia a partir de datos de FAEM 1973.

(XVII) Provincias de San Juan Mendoza y San Luis

(XVIII) No hay que olvidarse que la preparación de este producto en fresco requiere generalmente la incorporación obligada de otros ingredientes que suma un nuevo valor final, exigencias que no encontramos en la misma proporción con la carne.

(XIX) La mayor captura y el menor precio no inciden en un mayor consumo si no se asocia a un sistema de preservado eficaz. Siempre que haya sido lavado y eviscerado el pescado enfriado tiene 5 días de aptitud. Esta tarea no se realizaba normalmente a bordo lo que reducía el tiempo y marginaba a vastas regiones del consumo más allá de los 500 Km de distancia del puerto abastecedor.

(XX) El transporte se realizaba fundamentalmente en ferrocarril aunque fue paulatinamente ganando espacio el camión térmico. Una vez llegado a los destinos solía haber una segunda venta en mercados concentradores como el de Barracas en Buenos Aires, el más importante del país durante el período estudiado y de allí a los puestos de venta en ferias, en pescaderías o venta ambulante. El descamado, eviscerado, trozado o fileteado solía realizarse en ésta última etapa por parte del pescadero.

(XXI) Elaboración propia a partir de Malaret (1972: 28).

(XXII) La mayor concentración de población se ubicaba en la ciudad de Buenos Aires y su entorno alcanzando a 1/3 del total. El resto se aglutinaba mayormente en torno a las ciudades de Rosario y Córdoba y de las capitales provinciales. Salvo los núcleos de Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca y en alguna medida Viedma y Comodoro Rivadavia configuraban núcleos de alguna densidad en el litoral marítimo.

Las profesiones, los oficios y los proveedores de bienes no comestibles, en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737

María Emilia Sandrín
IdIHCS - UNLP - CONICET
mariaemiliasandrin@gmail.com

Presentación

En el marco del conflicto entre españoles y portugueses detallado en numerosa bibliografía (Monferini, 1940; Torre Revello, 1940; Jumar, 2004), entre el 1 de octubre de 1735 y el 15 de marzo de 1737 se impone el Sitio a Colonia del Sacramento, sitio que es levantado por la firma del Tratado de París del 15 de marzo de 1737.

El objetivo general del presente trabajo es acercarse a la estructura socio económica del Río de la Plata en el siglo XVIII, prestando especial atención a los sectores sociales medios y bajos.

El objetivo específico es analizar a los individuos que vivían de la provisión general de bienes no comestibles, servicios profesionales y oficios, agrupados en la categoría “Gastos de Campamento”, y que fueron necesarios para el abastecimiento de las tropas destinadas al Sitio de Colonia del Sacramento, entre los años 1735-1737. Analizar a estos proveedores permitirá dar respuesta a preguntas en torno a los actores involucrados: quiénes son; cuántos son; qué porcentaje representan dentro de la población del complejo portuario rioplatense en ese momento; si son proveedores especializados en un solo bien y/o servicio, o van rotando sus provisiones; cuál es la periodicidad de sus abastecimientos; si son proveedores directos o son “intermediarios” entre éstos y los destinatarios de los bienes y/o servicios; qué incidencia económica tienen sus provisiones dentro de los gastos totales del Sitio; de esta manera se seguirá trabajando en el estudio de la estructura socio económica del Río de la Plata de ese momento, prestando especial atención en estos sectores medios y/o bajos.

En un trabajo anterior, el análisis de todos los gastos que el sitio a Colonia del Sacramento provocó permitió saber que la Corona, a través de los gastos que generaba el funcionamiento del aparato burocrático militar, fue un dinamizador de la economía local; pues los gastos de productos y/o

servicios de origen o dinamización local representaron 61,04% de los gastos generales del Sitio. Se pudo observar que los sectores sociales ajenos a la elite, que vivían de proveer a las embarcaciones de la navegación ultramarina seguían gozando de una relativa prosperidad aún cuando se cortara el tráfico ultramarino, siempre y cuando la Corona generara demandas, como las de defensa; ya que varias de las personas que vivían de la provisión de bienes y servicios para la navegación ultramarina, en los años en que el comercio ultramarino declina, como los años 1735, 1736 y 1737 en que duró el Sitio, son proveedores de las tropas destinadas a la contienda. Se pudo visualizar también cómo este espacio rioplatense pudo, en más de un producto, servicio o gasto provocado allí, ser quien directamente satisfizo las demandas de esta guerra; siendo un mercado articulador de aquellos bienes y servicios americanos extra regionales o extra americanos, necesarios para el conflicto bélico (Sandrín, 2008).

Al trabajar los gastos y no las personas en particular a las que se les estaba pagando esos gastos, quedaba pendiente analizar a los proveedores que satisficieron las diversas demandas de bienes y servicios que el abastecimiento del Sitio generaba. Se decidió comenzar el análisis de los individuos partiendo de los proveedores de comestibles (Sandrín, 2009^a), luego seguir trabajando con las personas que proveían los servicios relativos a la logística y los gastos de gestión (Sandrín, 2009^b); para concluir, en el presente trabajo con aquellos individuos que proveían bienes no comestibles y servicios profesionales u oficios, incluidos en la categoría “Gastos de Campamento”.

Este trabajo propone que el Sitio a Colonia del Sacramento terminó de demostrar la importancia que este rubro de abastecer a tropas y/o barcos tuvo en el complejo portuario rioplatense.

Las fuentes utilizadas y su tratamiento (I)

Las fuentes trabajadas para acercarse a los proveedores de bienes y servicios para las tropas destinadas al sitio de Colonia del Sacramento son el Libro de Caja y el Balance General de Don Juan Antonio de Alquizaleta, Proveedor de los gastos hechos en la expedición al mencionado sitio, y los recibos individuales firmados por cada persona a la que Alquizaleta le paga el producto o servicio.

La fuente base para la presente investigación es el Libro de Caja (II). En el citado libro Alquizaleta detalla día por día los gastos hechos en la provisión de víveres, servicios, géneros y pertrechos necesarios para la subsistencia de las tropas del sitio de la Colonia del Sacramento, la ciudad de Montevideo, de las baterías de la Ensenada de Barragán y las de las embarcaciones mayores y menores que sirvieron al Rey durante la contienda, además de los pagos a distintos individuos por los gastos extraordinarios ocurridos en ese momento. Figuran los datos de a quién se le pagó el producto y/o el servicio, la fecha de pago, el bien y/o servicio y a cuánto se le pagó, en casos excepcionales se menciona también el lugar de residencia del proveedor.

Se procedió a cruzar los datos del Libro de Caja con los datos registrados en el Balance General del citado proveedor (III). En éste, están asentados los productos que fueron suministrados al Proveedor General; ordenados por producto, brinda la fecha, el proveedor, y la cantidad entregada del mismo; pero resta un dato importantísimo que es el valor pagado por cada uno de ellos, tampoco consta el importe total de los mismos.

Por último, la fuente más rica y fructífera para este trabajo son los recibos individuales firmados por cada persona a la que Alquizaleta le paga el producto o servicio (IV). Estos recibos aportan la mayor cantidad de datos: fecha del pago (en algunos casos la fecha en que se suministró el bien o servicio y la cantidad de días trabajados); nombre del proveedor o de a quién se le está pagando esos víveres, géneros, pertrechos o servicios; producto y cantidad entregado; importe individual (en algunos casos donde se mencionan más de un producto) importe total en todos los recibos. Todas estas informaciones contenidas en esta tercera fuente, fueron cruzadas con los datos de

las anteriores fuentes.

De esta manera, se pudieron registrar cada uno de los aprovisionamientos realizados por cada proveedor.

Una vez que se identificaron cada uno de los proveedores de bienes y servicios de los “Gastos de Campamento”, para empezar a reconstruir las redes de relaciones puestas en acción para satisfacer las respectivas demandas, se investigó sobre sus vidas en diccionarios biográficos, censos, padrones, fuentes judiciales, entre otras.

El Río de la Plata

Por la década de 1730 el Río de la Plata era una sociedad en expansión, estaba conociendo una época de crecimiento económico: articulaba mercados distantes; producía bienes económicos exportables tanto hacia el Atlántico, como hacia tierras dentro de América; comerciaba con los portugueses instalados en Colonia del Sacramento; abastecía a la circulación ultramarina, a las tropas asentadas en el complejo portuario rioplatense o en tránsito hacia otros destinos. En este contexto, analizar las actividades económicas de estos proveedores en este espacio rioplatense permite establecer la conexión entre la estructura económica de una sociedad en expansión y las prácticas económicas desplegadas por un determinado sector social para sobrevivir.

Los proveedores de bienes no comestibles, profesiones y oficios de los “Gastos de Campamento” en relación con los gastos totales del Sitio a Colonia del Sacramento.

Para tener una relación económica de lo que la satisfacción de las provisiones para el Sitio de la Colonia del Sacramento pudo representar en la economía rioplatense, se analizó el importe total del gasto realizado en la contienda, comparándolo con las exportaciones legales salidas por el espacio rioplatense en ese momento. El total gastado en la contienda es de 226.619,44 pesos (V). Esta cifra podría considerarse de mínima, ya que son aquellos gastos declarados que se pagaron en Buenos Aires, y no implica que sean todos los gastos que este sitio ocasionó. Se debe pensar que se está trabajando sobre los gastos de una guerra y en una guerra, si bien hay pérdidas, también hay ganancias en cuanto



a los bienes que pueden arrebatarse al enemigo. Si se compara estas cifras del total de gastos llevados adelante en el sitio, con las resultantes del comercio altooperuano del momento, las cifras rioplatenses pueden parecer insignificantes. Si en cambio se las analiza en función de la cantidad de víveres, géneros, pertrechos y/o servicios que el Río de la Plata debía abastecer, comparándolas con las cifras de las exportaciones legales que por este puerto salían en esos años, se puede observar que los gastos generados por este sitio a Colonia del Sacramento no fueron tan insignificantes. Como se mencionó anteriormente, en la década de 1730 el Río de la Plata estaba conociendo una época de crecimiento económico. En este contexto y según datos de Jumar(VI) las exportaciones legales (en metales preciosos y cueros) del puerto de Buenos Aires en el período 1735-1737 salidas por cuenta de particulares por la navegación inglesa y portuguesa (no salen barcos pertenecientes a la navegación española) suman 267.171,63 pesos. Si bien estas exportaciones son el reflejo de toda la circulación del espacio altooperuano que capta Buenos Aires, más las producciones regionales de su economía; y los gastos del sitio es dinero que la administración central tiene que gastar en América y que no puede llegar a formar parte de los envíos de metales preciosos por cuenta de la Real Hacienda; la comparación de ambas cifras demuestra que la suma que los capitales privados del comercio se llevaron durante el sitio es muy cercana al valor gastado en defensa por la Monarquía; además, este dinero que la Corona no se lleva, es dinero que queda mayormente en estos territorios, dinamizando la economía.

Los gastos generales del Sitio, como se observa en el Cuadro 1 (al final del texto), fueron divididos en tres categorías, y se analizó dentro de cada una de ellas, qué porcentaje de productos y/o servicios eran dinamizadores de las distintas esferas productivas: local, americana extra regional, y extra americana.

De este total general, los pagos realizados a proveedores de los “Gastos de campamento” representaban 16,42%. Si bien estos gastos son los que menos plata insumieron en relación con los demás gastos ocasionados por la contienda; eran muchas las personas que estaban detrás de la satisfacción de la demanda de cada uno de estos bienes y/o servicios.

Los bienes y servicios de la categoría “Gastos de campamento”, en su mayoría fueron suministrados en el espacio rioplatense por los distintos proveedores al Proveedor Real de la expedición; pero también hubo, como en el caso de los comestibles, abastecimientos de bienes en los lugares donde se reclutaba a la gente que era destinada al sitio; ejemplo de ello son las provisiones de caballos que se realizaron en Corrientes y en Santa Fe.

Los bienes, al igual que los víveres, una vez llegados a manos del Proveedor Real, eran suministrados a las compañías de naturales y pardos destinadas a la expedición a Colonia del Sacramento, a las compañías de la Ensenada de Barragán, a las del camino del Carcarañá, a los soldados asentados en Montevideo, y a todas aquellas tropas intervinientes en el Sitio (esta provisión podría denominarse “oficial”). La mayoría de los proveedores de servicios trabajaron en Buenos Aires, algunos pasaron a la otra banda; y otros eran de Montevideo y trabajaron en esa ciudad.

Como en toda contienda, en la expedición a Colonia del Sacramento los hombres se iban moviendo de un lado a otro, a la vez que se producían continuamente altas y bajas de soldados y/o milicianos. Pese a esto, a partir de datos sobre el número de tropas movilizadas es posible estimar un total de alrededor de 6.000 individuos destinados al Sitio de Colonia del Sacramento (Monferini, 1940; Avellaneda y Quarleri 2007; Mörner, 1968).

Para poder analizar con un mayor detalle las esferas económicas que estos “Gastos de campamento” dinamizaron, se los dividió en sub categorías. Ver cuadro 2 (al final del texto).

La mayoría de los gastos del campamento no dinamizaban la esfera económica local, pues eran productos y /o servicios de origen americano extra regional o extra americano.

Los bienes no comestibles de origen o producción local sólo representaron 0,60% del total gastado en la contienda; pero, la provisión de badanas (piel curtida de oveja o carneros) y de cueros de novillo o de carnero destinados a la guerra, fueron un impulso adicional para la producción o utilización de gran cantidad de animales en el espacio rioplatense. Por su parte, la producción de untosinsal (para curar los cueros) y de carbón para las fraguas del Rey (hacia allí se destinaban el 90%

de este material), también dinamizaron la economía local.

Una sub-categoría que generó mucho trabajo a nivel local fueron los “oficios”, que sumaron 27,68% de los gastos del campamento.

Los proveedores de la categoría “Gastos de Campamento”

Se han podido identificar 140 proveedores de “Gastos de Campamento” para esta contienda. Entre estos 140 proveedores a los que Alquizaleta les pagó el producto o servicio, algunos de ellos eran proveedores comerciantes o tenderos; otros por su función eran quienes abastecían a las tropas: fueron los casos de los capitanes, tenientes generales; otros parecían ser quienes habían recolectado ese producto (por ejemplo la leña) o lo habían producido (el caso del carbón); respecto a la provisión de servicios, hubo quienes cobraron por brindar su profesión (cirujano, boticario, cocinero, capellán); o por suministrar trabajos de su oficio (carpinteros, armeros, herreros, tonelero, sillero, platero, calderero, albañiles, zapateros).

Sería interesante establecer qué porcentaje de población representan estas personas dentro del total de la población del complejo portuario rioplatense. Pero, dado que no se cuenta con datos confiables que permitan estimar la población de todo el complejo portuario rioplatense en su conjunto: Buenos Aires, Montevideo, Colonia del Sacramento, las campañas circundantes;(VII) la estimación del porcentaje de la población que representan los proveedores de comestibles, se convierte en uno de mis objetivos a futuro, una vez terminadas las estimaciones de población en las que estamos trabajando.

La distribución por sexo de los proveedores en esta categoría estaba muy desequilibrada, 96,43% eran hombres y 3,57% mujeres. De los proveedores masculinos, 78,52% no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta, 21,48% sí lo tenían. Por la parte femenina, 80% eran “doñas”, mientras que 20% no lo eran.(VIII)

Sólo 4,60% fueron proveedores tanto de bienes como de servicios para los gastos de campamento; el armero Tomás Jeninsis; el carpintero Ignacio Moriñigo; el capitán don José de Echauri y el guarda almacén don Francisco de Zevicos, estos

dos últimos, fueron también proveedores de comestibles para la contienda.

Para un mejor análisis, se dividió a todos estos abastecedores de “gastos de campamento”, en proveedores de bienes y en proveedores de servicios.

Los proveedores de la categoría “Gastos de Campamento”, distribuidos por cantidad de bienes no comestibles provistos y peso económico de sus provisiones.

Se han podido identificar 53 proveedores de bienes no comestibles para la categoría “gastos de campamento” de esta contienda. El 90,60% de ellos eran hombres y 9,40% mujeres. Con respecto a los proveedores masculinos, quienes no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta y quienes sí lo tenían, estaba equilibrado, 50% para cada uno. Pudo observarse que entre los proveedores con el “don” atribuido, la mayoría de ellos tenía un cargo, y por ese cargo se convertía en proveedor (capitanes, tenientes, director del Asiento, guarda almacén). Por la parte femenina, 80% eran “doñas”, mientras que 20% no lo eran. Entre esas doñas, se deben rescatar a doña Manuela de Ramila e Isabel Gomez, ambas proveedoras de bizcocho para esta contienda (la primera fue la mayor proveedora de bizcocho del Sitio).(IX)

Analizando los datos del cuadro 3 (al final del texto), se observa que 69,80% de los proveedores proporcionó un solo bien. Muchos de esos productos, dado la naturaleza y origen de los mismos (bienes provenientes de economías americanas extra regionales o extra americanas), no fueron entregados por proveedores productores de esos bienes, sino por intermediarios entre esos productores y el proveedor real de la expedición; éstos serían los casos de los comerciantes proveedores, y de aquellos individuos que, como se explicitó anteriormente, por su función abastecen a las tropas. Ejemplos de lo anterior fueron el teniente general de Santa Fe don Javier de Echagüe y Andía, don Juan Benitez capitán de una compañía de milicias, Don Bernardo Casafus capitán de guerra de Corrientes;(X) todos ellos suministraron caballos para la expedición. Otro abastecedor de un solo producto fue don Luis Sifón del Río, capitán de la fragata San Bruno, quien proveyó pólvora.



Los productos de origen o producción local (como el carbón o la leña), sí parecen ser proveedores-productores/recolectores quienes los abastecieron. Ejemplo de ello fue Domingo Villaverde, el mayor proveedor de carbón de la contienda, entregó 94% de la provisión total de carbón. El 90% de la producción de este bien fue suministrado para las fraguas del Rey, que se crearon para suministrar materiales para esta contienda; en ellas trabajaron la mayoría de los carpinteros, herreros, armeros y peones de yunque que fueron registrados trabajando en el presente Sitio.

El alférez Francisco Serrano proveyó cueros de novillos, producto relacionado con su función principal en la contienda, la distribución “oficial” de carne para el sitio: entregó reses, terneras, carneros y tasajo, también abasteció bizcocho ordinario. (XI)

Otros proveedores de un solo bien fueron José Genes, suministró a Alquizaleta estacas para palas y azadas (XII) y también proveyó madera para los navíos; (XIII) don Nicolás de la Quintana, proveyó hierro, fue censado en el padrón de 1738 con “...crezidas haziendas y esclavos...” en la Cañada Honda; (XIV) don Nicolás de Echavarría Galardía censado en 1738 con casa propia, en el padrón se especifica que trabaja en maderas, y que es casado y con dos hijos; (XV) Marcos Cordoves, proveedor de ladrillos, censado también en 1738 como pardo, con casa en la calle del fuerte de norte a sur, en la que vive María Pastor, también parda (XVI).

Por su parte, Andrés Renier, un panadero francés de Montevideo, proveyó utensilios de panadería, también tabaco, harina y pan. Doña Manuela de Ramila y doña Isabel Gomez ambas proveyeron velas de sebo, pero a su vez, abastecieron de bizcocho a las tropas involucradas en la contienda (XVII).

Si bien sólo se mencionaron algunos casos de proveedores de bienes de campamento que también proveyeron comestibles para la contienda, un 27% del total de los proveedores de un solo bien, fue también proveedor de comestibles para el Sitio. Analizando el porcentaje de “mono-proveedores” se puede inferir que es mucha la gente que en el Río de la Plata vivió de abastecer un solo producto, y que esos abastecedores tuvieron un gran peso económico en relación a los gastos dentro de la

categoría “Gastos de Campamento”, ya que representaban casi 36% del total de esos gastos.

Los proveedores especializados en la provisión de dos productos, 15,09% del total (ver cuadro 3, al final del texto), proveyeron bienes relacionados entre sí. Dentro de los proveedores que por su función abastecieron en esta contienda, se encontró a don Pedro Bautista Casafus, quien el 16 de marzo de 1736 entregó 15 libras de balas y 15 libras de pólvora; al capitán don José de Echauri, quien en varias ocasiones proveyó maderas y hachas; el director del Real Asiento, don Enrique Faure, proveedor de brea colorada y pólvora; Francisco Sintamante, condestable de la artillería, entregó hilo de sastre y lienzo crudo.

Otros ejemplos dentro de estos proveedores de dos bienes lo constituyeron Tomás Jeninsis, proveedor de aceite y limas, quien también brindó su servicio en la artillería: echó granos de bronce en los fogones y compuso piezas de artillería desfogonadas. Francisco Moreno abasteció de ejes y maderas. Antonio de Rueda entregó hilo de sastre y ropa de la tierra, también había aprovisionado de yerba, vino y aguardiente para el Sitio. (XIX) Por último, otro proveedor fue el maestro carpintero Ignacio Moriñigo que proveyó cajoncitos y cajones de pino, además de haber trabajado en las cabrías y las cureñas.

Económicamente las provisiones de estos proveedores de dos bienes, alcanzaron a sumar 9,82% de los gastos realizados en la categoría “gastos de campamento”.

También estaban relacionados los comestibles entregados por los proveedores que abastecieron 3 bienes distintos, 1,89% del total de proveedores (ver cuadro 3, al final del texto). Se puede observar la relación en el caso de Bautista Penasco; proveyó aguardiente de espíritu, frasqueras con frascos y frascos de mistela, todos estos productos fueron para el abastecimiento del Hospital volante; también entregó para este centro de salud arroz, pimienta, clavo de comer y canela.

Felipe García representó 1,89% de los proveedores abastecedores de cuatro bienes (ver cuadro 3, al final del texto); entregó cueros de novillos y de carneros, sacos de cuero y grasa, además de haber provisto gallinas y huevos. Claramente puede haber sido Felipe un proveedor productor de estos bienes, dado el alto grado de relación que presentan unos con otros (XX).

El 3,77% de los proveedores proveyó seis bienes (ver cuadro 3, al final del texto). La fuente no

especifica que estos individuos hayan tenido una función y/o cargo dentro de la contienda que los haya inclinado a proveer esos bienes; debido a la naturaleza de los productos por ellos entregados, tal vez sean comerciantes, sean “intermediarios” ente los productores y los consumidores finales (en este caso las tropas de la expedición). Los proveedores de seis bienes fueron don Juan Antonio de Zevallos, indudablemente vinculado al rubro textil; entregó lienzo crudo, piezas de Bretaña anchas y angostas, paño azul, sempiterna y seda. Por su parte Francisco Ramos abasteció de faroles, velas de sebo, leña, barriles, cajoncitos y embudos de hojalata, además de haber sido proveedor de yerba, bizcocho ordinario y miniestra para esta contienda. Económicamente las provisiones de estos proveedores de seis bienes, alcanzaron a sumar 3,73% de los gastos realizados en la categoría “gastos de campamento”.

Juan Alvarez de Salas representa el 1,89% de los proveedores que proveyeron siete bienes (ver cuadro 3, al final del texto); entregó carbón, velas de sebo, leña en ases, tipas de cuero, tipetas, botijuelas pequeñas vidriadas y jabón; este proveedor es un caso excepcional, no sólo abastece esta gran cantidad de bienes necesarios para los gastos del campamento, también fue el proveedor más diversificado en la entrega de comestibles para el sitio, entregó yerba, ají, pasas de uva, pasas de higo, azúcar blanco, pan, vino, aguardiente, vinagre botijas, perdices, queso, sal y garbanzos; a la vez que también proveyó a las tripulaciones de los navíos de registro.(XXI)

Francisco de la Trinidad representa el 1,89% de los proveedores que abasteció ocho bienes distintos (ver cuadro 3, al final del texto); proveyó carbón, piezas de barro, escudillas de losa, velas de sebo, jabón, almidón, leña, tipas de cuero. También fue un proveedor diversificado de bienes comestibles para el Sitio, entregó bizcochuelo, vino, aguardiente, queso, miniestra y garbanzos.

Don Andrés Pacheco Malaver fue el proveedor más diversificado, si tenemos en cuenta que sus distintos aprovisionamientos parecerían no tener que ver con una función establecida dentro de la contienda (no se especifica que este individuo tenga un cargo determinado en el sitio, como el guarda almacén don Francisco de Zevicos, quien, por su función, es el proveedor más diversificado de la expedición, con la entrega de 33 productos). Don Andrés entregó treinta y un productos destinados al

campamento: lienzo crudo, lienzo de algodón, ropa de la tierra, sayal de quito fino y sayal ordinario, camisas de Bretaña, sombreros finos, frazadas del Cuzco, agujas capoteras y agujas colchoneras, maderas, suelas, hilos de acarreto, de sastrero y de velas, martillos de hierro, barrenas (taladros), cuchillos, ollas de hierro, platos y cucharas de peltre, piezas de platilla, bacinillas y jeringas de latón, calentadores de cobre, candeleros de metal, cera labrada, almirez (mortero), cruz de hierro, peroles, candados. Don Pacheco Malaver también entregó para el Sitio comestibles: tabaco, ají, bizcocho ordinario, vino, aguardiente y sal; y papel para uso administrativo. En total, tomando todas las provisiones hechas por don Andrés al Sitio, tenemos un total de treinta y ocho productos distintos provistos por este comerciante. Don Pacheco Malaver, realiza siete entregas de productos a lo largo del tiempo que duró el Sitio; la primera es el 24 de septiembre de 1735, pocos días antes de comenzar la expedición, donde el comerciante realiza un primer aprovisionamiento de muchos de los productos necesarios para la misma; ahí proporciona 23 productos distintos, siendo la vez que más bienes proveyó; luego realizó una entrega de ropa de la tierra en el mes de noviembre del mismo año; en el año 1736 realizó las cinco entregas restantes, en febrero, en julio, en octubre y la última en noviembre.

Económicamente las provisiones de este proveedor de treinta y un bienes, representan 12,15% de los gastos realizados en la categoría “gastos de campamento”, a la vez que suman 2% del gasto total del Sitio (ver cuadro 3, al final del texto).

Por último, quien más productos no comestibles entregó fue don Francisco de Zevicos, guarda almacén de la expedición. Proveyó dijes de Castilla, ejes, tachuelas, clavos, maderas, lazos, suelas, barrenas, bayonetas, vainas de bayonetas, fusiles, pólvora, tapas para polvorines, escoplo de escopetas, cueros de novillos, cordobanes, badanas, untosinsal, cobre, aceite, cera labrada, cuchillos, sacos de cuero, cal, arena, candados, lienzo crudo, pañete, hilo de sastrero, tijeras, colchones, almohadas y bolsas de crudo; un total de 33 productos entregados, sumando 4% del total gastado en la categoría (ver cuadro 3, al final del texto).



Como puede observarse en el cuadro 3 (al final del texto), por el peso económico de sus provisiones, se pudo observar que los proveedores más diversificados (exceptuando a don Andrés Pacheco Malaver), aquellos que entregaron entre 3 y 33 bienes, no tuvieron tanta importancia económica como los proveedores de uno o dos productos; los porcentajes del total general de gastos de los bienes de la categoría “gastos de campamento” de estos proveedores oscilan solamente entre 4,00% y 0,50% del total de dinero gastado en la categoría.

Los proveedores de la categoría “Gastos de Campamento”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones

Se han podido identificar 91 proveedores de servicios para la categoría “Gastos de Campamento” de esta contienda; todos eran hombres. El 92,30% de ellos no tenían el calificativo “Don” atribuido por el Proveedor Alquizaleta; 7,70% figuraban en la fuente como “dones”; ellos eran el cirujano don Antonio Bureto, los clérigos don Juan Antonio Carreño y Felipe de la Vega, el platero don Sebastián de Alzegas, el boticario don Santos de Barzena, el capitán de artillería don José de Echauri, y el guarda almacén don Francisco de Zevicos.

Dentro del 69,23% del total de proveedores que proveyeron un solo servicio (ver cuadro 4, al final del texto), se pudo establecer tres tipos diferentes de proveedores de servicios.

Por un lado estaban los proveedores que brindaban un servicio vinculado a su profesión: Santos de Barzena, fue el boticario de la expedición, y también fue boticario de los navíos de registro; (XXII) Francisco de la Plaza, fue cirujano del Sitio; (XXIII) Juan Sinot, fue cocinero del Hospital volante; Felipe de la Vega, fue capellán de la expedición.

Por otro lado se encontraban aquellos proveedores de servicios vinculados a la función y/o cargo de quien lo proveía; Isidro Molina capitán de una compañía, Pedro Vieyra integrante de la compañía de artillería y José Narrisondo soldado de la compañía del capitán don Francisco Gutierrez; proveyeron socorros para la curación de heridas.

Por último, estaban aquellos proveedores que brindaron su oficio para esta contienda. Entre ellos se puede mencionar a Sebastián de Alzegas, platero, cobró 24 pesos el 17 de diciembre de 1736

por el importe y la manufactura de un platillo y dos vinagreras de plata;(XIV) José Grajales, el calderero que confeccionó 4 cucharas necesarias para medir pólvora en los cañones;(XXV) Pedro Motiño, el tonelero proveedor de barriles tanto para las tropas,(XXVI) como para los barcos;(XXVII) Gregorio (sin especificar el apellido), el maestro sillerero que el 6 de enero de 1737 le pagan por su trabajo de 10 días componiendo sillas de los dragones(XXVIII). Lamentablemente no se pudo identificar el nombre del zapatero que el 22 de octubre de 1736 cosió las suelas para el fuelle(XXIX).

Dentro de un mismo oficio se han evidenciado distintas categorías de “proveedores”; entre los carpinteros y armeros, hubo maestros, oficiales y peones; por parte de los herreros, había maestros y peones. Proveedores de estos oficios fueron: Gregorio Gorostegui, un carpintero que aportó su oficio tanto para la provisión de las tropas del Sitio, como para las tripulaciones de los barcos;(XXX) Tomás Jeninsis, un armero (no específica categoría) e Ignacio Moriño (carpintero) ambos fueron también proveedores de bienes para los gastos de campamento; Bernardino Casco, maestro carpintero, censado en 1738 con casa propia, figura como “*de color Pardo casado con 4 hijos Mro. de coches*”(XXXI). Varios de los proveedores de uno solo de estos oficios, posiblemente estaban emparentados entre sí; podría ser el caso de Domingo y Francisco Escudero, ambos dedicados a la herrería; o de Eugenio (maestro carpintero) y Juan (maestro armero) Estaes; o de los posibles hermanos García, Lázaro, Nicolás, Tomás (todos peones de macho -yunque-) y Cristóbal (peón herrero, peón armero y peón de macho (yunque).

Hubo proveedores que sólo se los identificaba con el nombre y/o alguna alusión de su identidad; “el negro de Rosa de Riblos”, quien trabajó 340 días en la herrería y cobró por ese trabajo; “el indio Francisco” el peón herrero del maestro Domingo de San José; Luis, “el negro del maestro Remigio”.

Se identificaron maestros que figuran cobrando sus trabajos con sus oficiales; ejemplo de ello fue el maestro carpintero Antonio de Castro, quien cobró su trabajo en un mismo recibo junto a su oficial Francisco Vanegas. Los pagos de los servicios podían ser mensuales; como los salarios

del cirujano, del boticario, del capellán, del maestro carpintero Martín de Aldave. Podían ser pagos por diversos trabajos realizados gracias a su oficio: al maestro armero Daniel Remigio le pagaron 5 pesos por poner correas y remendar cartucheras. Muchos pagos eran por x cantidad de días trabajados: al peón armero Pedro Mendez le pagaron 2,25 pesos con por su trabajo de 3 días en la fragua, a razón de 6 reales diarios; al peón herrero José Cáceres la pagan 4 reales por un día que éste trabajó en la fragua.

Estos 63 proveedores de servicios no son importantes económicamente, si se los compara con el total gastado en toda la contienda, pues representan sólo 2,59% de este gasto total. Sin embargo, pese a esta escasa importancia económica, fueron muchas las personas que gracias a la provisión de “su servicio” pudieron sobrevivir en el espacio rioplatense. Los servicios de carpintería, herrería y armería, son los que generaron mayor cantidad de empleo en esta categoría gastos de campamento.

Del total de proveedores, 18,68% brindaron dos servicios (ver cuadro 4, al final del texto). Se pudo establecer que cuando prestaban más de un servicio, compartían la “jerarquía” dentro de ese oficio que estaban brindando; fueron ejemplo de esto: José Clavijo, José Criado, Domingo de San José, Juan Estrit, Gregorio Granel, Juan Antonio Rodríguez, Antonio (no especifica el apellido); todos ellos fueron identificados en la fuente como maestros herreros y también maestros armeros. Martín de Aldave fue maestro carpintero y maestro armero. Tomás de Arroyo y Juan Antonio de Echeverría fueron peones herreros y peones armeros. Martín de Bracamonte, Ignacio Mendez y Luis “el negro del maestro Remigio” fueron peones armeros y peones de macho (yunque).

También integrando este rubro de proveedores de dos servicios se encontraban el capitán de artillería, José de Echaury, proveyó trabajos de carpintería y herrería; Jose Gonzalez, un soldado de la compañía del capitán don Miguel de Merlo, fue proveedor de carpintería y abastecedor de socorros para la curación de heridas; y “el negro Francisco”, fue albañil y carpintero.

Varios proveedores satisficieron tres tipos de servicios, representaron 10,99% del total general de proveedores (ver cuadro 4, al final del texto). El

entrecruzamiento más común de oficios lo constituyeron los herreros, armeros y peones de macho; muchos fueron los proveedores que brindaron estos tres servicios: Bernabé Araujo, Pedro Clavijo, José de Arroyo, Gregorio Escalante, Ignacio Garay, Cristóbal García, Manuel Mora y Pablo Moreno.

Otros proveedores de tres servicios distintos fueron Francisco Escalante: maestro herrero, maestro armero y peón de macho; Tomás de Villamayor, fue proveedor de trabajos de carpintería (no especifica su categoría), peón armero y peón de macho; los posibles hermanos Escalante: Francisco (maestro herrero, maestro armero y peón de macho) y Gregorio (peón herrero, peón armero y peón de macho (yunque) y los también posibles hermanos Moreno: Pablo (peón herrero, peón armero y peón de macho (yunque) y Pedro (peón herrero).

Por último, el guarda almacén Francisco de Zevicos fue el único proveedor de siete servicios: tonelería, albañilería, carpintería, herrería, armería, zapatería y sillería. (XXXIII) Representa 1,10% del total de proveedores y sólo 1,31% del gasto realizado en la categoría (ver cuadro 4, al final del texto).

Análisis final

Fueron muchas las personas involucradas en el aprovisionamiento tanto de bienes no comestibles como de servicios de la categoría “Gastos de Campamento” necesarios para el Sitio a Colonia del Sacramento.

Si se reflexiona sobre los proveedores de bienes no comestibles, se pudo establecer que la mayor cantidad de estos proveedores, 69,80%, sólo proveyó un único producto; aunque también hubo lugar para aquellos proveedores diversificados en dos productos, 15,09% del total. En el último caso, los bienes provistos estaban, mayoritariamente, relacionados entre sí.

Algunos individuos eran, dado a la naturaleza y el origen de los productos que abastecían (bienes provenientes de economías americanas extra regionales o extra americanas) intermediarios entre los productores y el proveedor real de la expedición; éstos serían los casos de los comerciantes proveedores; otros por su función eran quienes abastecían a las tropas, fueron los



casos de los capitanes, tenientes generales; otros parecían ser quienes habían recolectado ese producto (por ejemplo la leña) o lo habían producido (el caso del carbón).

Respecto a la provisión de servicios, se pudo establecer tres tipos diferentes de proveedores de servicios. Por un lado estaban los proveedores que brindaban un servicio vinculados a su profesión (cirujano, boticario, cocinero, capellán). Por otro lado se encontraban, al igual que para los abastecedores de bienes, aquellos proveedores de servicios vinculados a la función y/o cargo de quien lo proveía. Por último, estaban aquellos proveedores que brindaron su oficio para esta contienda (carpinteros, armeros, herreros, tonelero, sillero, platero, calderero, albañiles, zapateros). Se pudieron identificar distintas categorías de “proveedores” dentro de un mismo oficio (maestros, oficiales, peones); se pudo establecer que cuando prestaban más de un servicio, compartían la “jerarquía” dentro de ese oficio que estaban brindando. El entrecruzamiento más común de oficios lo constituyeron los herreros, armeros y peones de macho, ya que fueron varias las personas que suministraron estos tres oficios para la contienda. Tal vez varios de estos proveedores de servicios estén emparentados entre sí.

Se evidenció que los pagos de los servicios podían ser mensuales; otros podían ser pagos por diversos trabajos realizados gracias a su oficio; otros pagos eran por x cantidad de días trabajados. También pudo observarse que varios proveedores de bienes y servicios para las tropas y la gente involucrada en el Sitio a Colonia del Sacramento, habían sido también proveedores de ese mismo bien y/o servicio para las tripulaciones de los navíos de registro.

Si bien tanto el abastecimiento de este tipo de bienes, como la provisión de servicios analizados en el presente trabajo, no tuvieron importancia económica si se los compara con el total gastado en toda la contienda, pues representan sólo 16,42% de este gasto total; se pudo establecer que fueron muchas las personas que gracias a la provisión de bienes y/o servicios de los “Gastos de Campamento” pudieron sobrevivir en el espacio rioplatense.

Si se piensa que la contienda analizada en este trabajo duró poco menos de año y medio (el Sitio se impuso desde el 1 de octubre de 1735 hasta

el 15 de marzo de 1737); que, terminado el Sitio a Colonia del Sacramento, se impuso el campo del bloqueo; y que, a lo largo de todo el siglo XVIII, hubo innumerables conflictos bélicos; seguramente deben haber sido muchos más los proveedores que se fueron especializando en la provisión de uno o varios bienes no comestibles, o en la satisfacción de uno o más servicios; más aún si se retiene el dato de que estos proveedores además de abastecer a las tropas, pudieron en muchos casos aprovisionar también a las tripulaciones de los barcos que merodeaban el complejo portuario. Este es sólo el comienzo, de un largo camino para desentrañar a este poco conocido sector social del complejo portuario rioplatense.

Cuadro 1: Gastos totales del Sitio, divididos por categorías y porcentaje de las esferas económicas que dinamizan

CATEGORÍA	pesos de 8 reales	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan			% del total general
		Local	Americana extra regional	Extra americana	
Comestibles	122.010,00	25,46	28,35	0,03	53,84
Salarios y gastos de gestión	67.407,13	29,27	0,42	0,05	29,74
Gastos de campamento	37.202,31	6,31	7,07	3,04	16,42
TOTALES	226.619,44	61,04	35,84	3,12	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4

Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la siguiente fórmula: n,00 pesos = [x pesos + (y reales/8) + z maravedís/272]

Cuadro 2: Gastos de la categoría “Gastos de Campamento” divididos en sub categorías

sub categoría	pesos de 8 reales	% dentro de la categoría	% del total general	% de las esferas económicas que los gastos dinamizan		
				local	americana extra regional	extra americana
Materiales y equipamientos bélicos	14.156,50	38,05	6,25	0,60	4,30	1,35
Oficios	10.297,81	27,68	4,55	4,55	0,00	0,00
Textiles e instrumentos de corte y confección	6.790,00	18,25	3,00	0,00	2,43	0,57
Gastos en hospital volante	2.546,00	6,84	1,12	0,29	0,19	0,64
Materiales de iluminación, calefacción y cocción	1.699,13	4,57	0,75	0,65	0,00	0,10
Contenedores e instrumentos de pasaje	1.327,88	3,57	0,58	0,11	0,10	0,37
Servicios religiosos	225,00	0,61	0,10	0,05	0,05	0,00
Gastos varios	160,00	0,43	0,07	0,06	0,00	0,01
Total Gastos de campamento	37.202,31	100,00	16,42	6,31	7,07	3,04

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-

Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravedís al sistema decimal a partir de la fórmula mencionada en el cuadro 1.



Cuadro 3: Proveedores categoría “Gastos de Campamento”, distribuidos por cantidad de bienes no comestibles provistos y peso económico de sus provisiones.

bienes provistos	cantidad de proveedores	% del total general de proveedores	Pesos en 8 reales de sus provisiones	% dentro de la categoría	% del total general de gastos del Sitio
1	37	69,80	13.384,94	35,98	5,90
2	8	15,09	3.652,19	9,82	1,61
3	1	1,89	211,00	0,57	0,09
4	1	1,89	189,12	0,50	0,08
6	2	3,77	1.389,69	3,73	0,61
7	1	1,89	424,87	1,14	0,19
8	1	1,89	356,00	0,96	0,16
31	1	1,89	4.519,19	12,15	2,00
33	1	1,89	1.487,00	4,00	0,66
Totales	53	100,00	25.614,00	68,85	11,30

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4

Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravédís al sistema decimal a partir de la fórmula mencionada en el cuadro 1.

Cuadro 4: Proveedores categoría “Gastos de campamento”, distribuidos por cantidad de servicios provistos y peso económico de sus provisiones

servicios provistos	cantidad de proveedores	% del total general de proveedores	Pesos en 8 reales de sus provisiones	% dentro de la categoría	% del total general de gastos del Sitio
1	63	69,23	5.864,75	15,77	2,59
2	17	18,68	4.257,13	11,44	1,88
3	10	10,99	978,68	2,63	0,43
7	1	1,10	487,75	1,31	0,22
Totales	91	100,00	11.588,31	31,15	5,12

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3; IX 4-4-4

Para facilitar la presentación de los datos monetarios se redujeron las cantidades de pesos-reales-maravédís al sistema decimal a partir de la fórmula mencionada en el cuadro 1.

(I) El detalle más pormenorizado de las fuentes utilizadas y su tratamiento se encuentra en Sandrín, 2008.

(II) Archivo General de la Nación Argentina, en adelante AGN, IX 4-4-2.

(III) AGN, IX 4-4-2.

(IV) Estos recibos individuales se encuentran desordenados en varios legajos: AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

(V) Este total surgió de la adición de todas las partidas contenidas en el Libro de Caja del Proveedor y Tesorero de la Expedición a Colonia del Sacramento. La unidad monetaria en el presente trabajo es pesos de 8 (ocho) reales.

(VI) Se agradece al mencionado autor el haber facilitado estos datos.

(VII) Estimaciones de la población del complejo portuario más cercanas al momento del Sitio a Colonia de Sacrament. Para Buenos Aires: Ravignani, en *Documentos para la Historia Argentina, Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires, 1726-1810*, t. X, [Padrones] publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Peuser, 1920-1955; estima para la ciudad y su campaña, tomando de base los datos extraídos del censo del año 1738. Besio Moreno 1939, las cifras más próximas a la fecha del Sitio que aporta son los datos de la población para los años 1720 y 1744. Para Montevideo ver: Apolant, 1966, años 1729 y 1747. Para Colonia del Sacramento: Jumar, 2002, para los años 1720 y 1744.

(VIII) La atribución o no del calificativo “don” o “doña” se pudo observar tanto en los escritos del Libro de Caja, como en el Balance General, como en los innumerables recibos sueltos que Alquizaleta les hacía firmar a cada proveedor por las diversas entregas de su producto.

(IX) Para un mayor detalle sobre estas proveedoras ver Sandrín 2009^a.

(X) Don Bernardo Casafus es uno de los proveedores ajenos al espacio rioplatense, él es un capitán de Guerra de Corrientes, que vino al sitio con tropas desde allá y les suministró caballos para el tercio de los soldados que de esa ciudad venían al Sitio.

(XI) El alférez Francisco Serrano fue censado en 1738, “con casa propia, con esquina y pulpería en ella y en frente tahona, un esclavo, y tiene 35 varas el sitio de frente con el fondo correspondiente”. [Padrones] t. X, pág. 194. También Francisco Serrano fue proveedor de los navíos de registro. AGN, IX 43-1-4 leg. 7, exp. 3; IX 43-1-5, leg. 8, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2; IX 43-1-10, leg. 13, exp. 2.

(XII) AGN, IX 4-4-2.

(XIII) AGN, IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

(XIV) [Padrones] t. X, pág. 293.

(XV) [Padrones] t. X, pág. 239.

(XVI) [Padrones] t. X, pág. 264.

(XVII) En cuanto a Andrés Renier está clara su especialización, ya que la misma fuente brinda los datos se su oficio y del lugar de residencia.

(XVIII) Para el tema de los proveedores de comestibles ver Sandrín 2009^a.

(XIX) Es muy posible que don Antonio haya sido uno más de los proveedores intermediarios, y no un productor especializado en la producción y/o elaboración de estos bienes comestibles, ya que los productos provistos por él eran comestibles de origen extra americano, bienes que no se producían en el espacio rioplatense.

(XX) Felipe García, figura censado en el padrón de 1744 con casa propia, con 50 años, casado con doña Francisca Flores, tiene una hija llamada María Josefa y un huérfano llamado Juan Antonio Santos de 9 años. [Padrones] t. X, pág. 451.

(XXI) Para los aprovisionamientos del Sitio a Colonia: AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4. Para los abastecimientos de los navíos de registro: AGN, IX 43-2-4, leg. 17, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2.

(XXII) AGN, IX 43-2-4, leg. 17, exp. 3; IX 43-1-6, leg. 9, exp. 2.

(XXIII) Fue censado en 1738 como “*natural de España, con casa propia donde vive con su muger Ana Diaz, y un hijo*”. [Padrones] t. X, pág. 196.

(XXIV) AGN, IX 4-4-3.

(XXV) AGN, IX 4-4-4.

(XXVI) AGN, IX 4-4-2; IX 4-4-3 y IX 4-4-4.

(XXVII) AGN, IX 43-1-4, leg. 7, exp. 3.

(XXVIII) AGN, IX, 4-4-4.

(XXIX) Este es uno de los tantos pagos realizados por Alquizaleta a de Zevicos, para que éste a su vez pague a un tercero que brindó el servicio, AGN, IX 4-4-3.

(XXX) AGN, IX 4-4-4, para el abasto de las tropas del Sitio; AGN, IX 43-1-5, leg. 8, exp. 3, para la provisión de las tripulaciones de los navíos de registro.

(XXXI) [Padrones] t. X, pág. 228.

(XXXII) Figura en el padrón de 1744 como maestro armero, natural de Alemania, de 60 años, viviendo con su mujer doña Francisca Rodríguez, dos hijos y un agregado, en un cuarto alquilado a Pablo Carricaburu, dueño de una de las tantas lanchas usadas en el sitio. [Padrones] t. X, pág. 344.

(XXXIII) Debido a su cargo/función, se puede inferir que de Zevicos no es un profesional, alguien que trabaja un oficio; sino que sólo se remite a distribuir aquello que otros hacen.

Parte III

“Los puertos y sus trabajadores”

M. Alejandra Monserrat

Agustín Nieto

M. Florencia Rispoli

Laura Ruocco

Gonzalo Yurkievich

Claudia Patricia Zuzek y Viviana Marinucci



La conflictividad obrera y el partido radical. Los trabajadores marítimos entre 1916 y 1930

María Alejandra Monserrat
UNR - CIUNR
monserrat@redtl.com

El inicio de la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen, fue acompañado por el surgimiento de un nuevo escenario político y social, caracterizado por la profundización de algunas tendencias preexistentes juntamente con importantes transformaciones. En este contexto, las relaciones del mundo del trabajo (organizaciones obreras, empresarios y Estado) fueron adquiriendo nuevas connotaciones. En este sentido, y a través del análisis de las prácticas sindicales de los trabajadores marítimos, aquí nos proponemos abordar algunos de los aspectos más relevantes que asumieron las relaciones laborales entre 1916 y 1930, en un espacio de interacción permanente entre los distintos actores sociales involucrados.

El proceso de consolidación del modelo agroexportador argentino que comienza hacia finales del siglo XIX y se extiende durante las tres presidencias radicales, impactó en el crecimiento de aquellos sectores económicos ligados a la esfera de los servicios. En este modelo de crecimiento “hacia fuera”, el puerto constituía un espacio neurálgico, ya que allí confluía la casi totalidad de la producción argentina y las mercaderías que llegaban del exterior. De esta manera, los trabajadores marítimos juntamente con los ferroviarios eran protagonistas claves del buen funcionamiento de la economía nacional.

Una de las características que presentaba el gremio de trabajadores marítimos era una alta concentración de la actividad laboral en la zona portuaria, situación que reforzaba los lazos de solidaridad entre los trabajadores y facilitaba la organización gremial de los mismos. Las tareas del puerto comprendían, por un lado, las realizadas en tierra, como la estiba para carga y descarga de mercaderías. Y por otro, las tareas que se efectuaban en los buques, las cuales a su vez abarcaban: las de cubierta, efectuadas por los marineros, contra maestres, bodegueros, timoneles; y las de sala de máquinas que involucraban a foguistas, carboneros, caldereros, pañoleros,

maquinistas, limpiadores, electricistas, engrasadores, mecánicos y ayudantes de maquinistas. Otro sector de los embarcados estaba constituido por los mozos, cocineros y ayudantes de cocina. También, y diferenciado del conjunto de los trabajadores marítimos, se encontraba el personal jerárquico, constituido por los capitanes, oficiales de cubierta, jefes de máquinas. Por último, debemos mencionar a los prácticos para el cabotaje, que se especializaban en las maniobras para la entrada y salida de los buques en los puertos; y los baqueanos expertos conocedores de las rutas fluviales y la geografía particular de cada región. Como se puede advertir, la actividad marítima estaba compuesta por numerosas especialidades con distintos grados de calificación y que a su vez cada una tenía sus propias asociaciones gremiales. Jeremy Adelman, en su artículo dedicado al análisis de los trabajadores marítimos del puerto de Buenos Aires, destaca como, en el lado oeste de la desembocadura del Riachuelo, la actividad portuaria impulsó el crecimiento del populoso barrio de La Boca. Lo cual generaba una situación de cercanía y rápida comunicación entre el lugar de trabajo y el hábitat de los trabajadores. Pegado al barrio de La Boca, se fue conformando la barriada de Barracas (ubicada en la actualidad en el Municipio de Avellaneda) ligada al desarrollo de las actividades del Mercado Central de Frutos, lugar donde se almacenaban las mercaderías que luego iban al puerto para su exportación. (Adelman, 1993: 73-102)

En cuanto a las instancias organizativas de este sector del movimiento obrero, los orígenes de la Federación Obrera Marítima (FOM) se hallan en la creación de la Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas de la Capital Federal en 1903. Según consta en las informaciones brindadas por el Departamento Nacional del Trabajo (DNT), luego de los primeros meses de existencia ya contaba con 800 afiliados (I). Esta Sociedad desde un comienzo se enroló en la filas de la Federación

Obrera Regional Argentina (FORA), en donde el movimiento anarquista había logrado consolidar su influencia y cooptar los cargos directivos de la central. La unidad de este sindicato se vio resquebrajada en varias oportunidades, como por ejemplo en 1906 cuando una parte importante de los fogoneros decide separarse y conformar la Sociedad de Foguistas Marítimos Unidos. De acuerdo a las expresiones vertidas por algunos dirigentes de la FOM en 1918, las separaciones y conflictos en gran parte se debían a desacuerdos ideológicos que surgían al interior de la agrupación. Culpaban a los militantes anarquistas de producirlos, al privilegiar la difusión de sus ideales por sobre la constitución de organizaciones puramente económicas que apuntaran al mejoramiento de la situación general de los trabajadores.

Será recién en el año 1910 en que a partir de una reorganización, los marineros y fogoneros encuentren nuevamente un punto de acuerdo para fusionarse y dar nacimiento a la FOM. Este momento coincide con el retraimiento de la influencia del anarquismo en la mayoría de los gremios del país, luego de la gran represión que siguió a la huelga del Centenario. Para esta tarea los trabajadores marítimos convocaron a Francisco García, quien ocupará el cargo de secretario general del gremio hasta el año 1930 en que fallece. García, como trabajador marítimo, había militado en las filas del anarquismo, desde 1910 progresivamente se irá acercando al Sindicalismo Revolucionario y en consecuencia llevará a la FOM a integrar este movimiento. Una de las primeras medidas que se tomó, fue el reemplazo del cuerpo directivo de la disuelta Sociedad de Resistencia de Marineros y Foguistas con dirigentes que fueran ciudadanos argentinos. La decisión se justificaba en la necesidad de proteger a los cuadros de conducción de la aplicación de leyes represivas como la de Residencia (II). Luego se abocaron a la confección de un Estatuto, el cual quedó terminado en 1917. Allí claramente puede advertirse el nuevo rumbo que los trabajadores marítimos iban a adoptar. En la manifestación de principios del Estatuto se estipulaba que la FOM era una organización puramente económica “ajena en absoluto a todo partido político y sectas de carácter ideológico o religioso”(III) Con esta declaración dejaban establecido su rechazo a tendencias como el

anarquismo que sostenían la conveniencia del embanderamiento ideológico de las organizaciones obreras, pero al mismo tiempo no aceptaban la injerencia del Socialismo, en tanto no acordaban con la participación de los trabajadores en el sistema político. A su vez, se manifestaban anti-estatistas, cuestión que por su contenido y significado los acercaba al Sindicalismo Revolucionario. Es decir, priorizaban la unidad de los trabajadores dentro del sindicato, como única forma de combatir contra el Estado y los detentadores de la propiedad y los medios de producción. Pero esta finalidad sólo se lograba a través de una progresiva educación y consecuente construcción de la clase trabajadora. Por lo tanto, acciones que requiriesen en algunas ocasiones entablar algún tipo de diálogo con el Estado, eran aceptadas si las mismas implicaban un avance en el fortalecimiento de la organización gremial y en la toma de conciencia de los trabajadores. De esta manera el sindicato aparecía como el lugar privilegiado para la lucha obrera, ya que actuaba como aglutinador de los esfuerzos individuales y como instancia educativa de sus componentes.

También, y según las disposiciones contenidas en el Estatuto, se concebía a la FOM como una organización con características fuertemente centralistas y conducida por un Consejo Federal integrado por representantes de todos los gremios adheridos. Para el sostenimiento financiero de la Federación las agrupaciones que la integraban debían traspasarle el 70% de lo que recaudaban en concepto de cotizaciones. Se establecía que el cargo de Secretario General era remunerado y se le autorizaba a resolver los casos de urgencia sin previa consulta al Consejo Federal, responsabilizándose por las decisiones que tomara.

El conflicto marítimo de 1916

Como parte del proceso de reorganización y consolidación de la FOM, en noviembre de 1916 estalla una huelga portuaria, en donde los trabajadores marítimos demandaban la suba de sus salarios, mejores condiciones de higiene en los lugares de trabajo, la reducción de la jornada laboral a ocho horas, el aumento del número de tripulantes en las embarcaciones y la obligación de los armadores de contratar solamente personal federado. Este conflicto fue el primero que tuvo que



afrontar el gobierno de Yrigoyen, el cual rápidamente se inclinó por la búsqueda de una solución conciliatoria garantizada por el Estado.

Desde el campo obrero no se presentaron resistencias ante el ofrecimiento de un arbitraje estatal. Y más aún, a través de una declaración pública, la FOM manifestó su acuerdo con la intervención de las autoridades del Departamento Nacional del Trabajo, en tanto el gobierno de Yrigoyen le merecía su confianza para arribar a un arreglo justo de los problemas de los trabajadores. Años más tarde, García explicaría ésta decisión tomada por la FOM, en función de una determinación práctica que en su momento impidió la disolución del bloque compacto que se había logrado conformado para resistir las embestidas de los sectores patronales (IV).

Distinta fue la reacción de los empresarios, ya que se negaron desde un primer momento a someterse a una mediación del Estado. Entre los argumentos esgrimidos se señalaba que la aplicación sistemática de una práctica como el arbitraje estatal fomentaría las huelgas y alteraría el libre juego de la oferta y la demanda. Al mismo tiempo, los armadores sostenían que esto derivaría en una intervención continua de los poderes públicos en cuestiones correspondientes a la esfera privada.

El sector patronal percibía que el yrigoyenismo, con su accionar frente a la cuestión obrera urbana, generaba nuevas circunstancias en donde se menoscababa sus intereses y en cierta manera se cuestionaba su autoridad. Con esto último, los armadores también se referían a las medidas dispuestas por el gobierno, como la prohibición de salida de vapores que no tuvieran su personal completo y la no entrega de permisos provisionales a los tripulantes designados para reemplazar a los huelguistas. De esta manera el gobierno aparecía con su intervención como el elemento principal para hacer efectiva la huelga y colocar a los trabajadores en igualdad de condiciones con el sector patronal a la hora de sentarse a negociar sus demandas.

Otra de las características salientes de este conflicto fue el asiduo contacto y diálogo que los dirigentes de la FOM mantuvieron con el presidente Yrigoyen durante el desarrollo de la huelga; práctica que se repetirá a lo largo de toda la presidencia radical. A esto se sumó la

predisposición del gobierno a acceder a los pedidos de los huelguistas, como el retiro de las fuerzas de seguridad de la zona del puerto para que los trabajadores pudieran realizar su propaganda. Luego de veinte días de huelga y en un marco donde se fortalecía la posición de los huelguistas, las empresas decidieron aceptar la intervención del poder ejecutivo y aceptar el arbitraje. En contrapartida los armadores solicitaron el estudio de medidas para eliminar impuestos en el transporte fluvial (V).

En el laudo firmado por las partes en conflicto, los armadores accedían a la mayoría de las demandas pedidas originariamente por los trabajadores, pero no aceptaban la disposición que establecía la obligación de contratar sólo a trabajadores afiliados a la FOM. No obstante, todo indicaba que se estaba arribando a una solución del conflicto, cuando la empresa Mihanovich comunicó que no estaba en condiciones de dar cumplimiento al acuerdo arbitral y fundamentalmente que se reservaba el derecho de reincorporar a los huelguistas. Como consecuencia la FOM reanudó la medida de fuerza, y cómo respuesta recibieron la declaración de un lock-out patronal que implicó el amarre de todos los buques. Esta medida se justificaba según los armadores, en que necesitaban defenderse de un gobierno que en todo momento se había puesto del lado de los trabajadores (VI).

El impacto negativo que el prolongado conflicto marítimo tenía sobre la economía del país, llevó a que distintas entidades, como la Bolsa de Comercio y la Sociedad Rural, presionaran para que se llegara a un acuerdo definitivo. En abril de 1917 los armadores y la FOM firmaron un nuevo arreglo que establecía entre sus bases la reincorporación de todo el personal cesanteado a causa de la huelga y el reconocimiento de la FOM como único representante de los intereses de los obreros marítimos. Este triunfo de la FOM puso fin al proceso de reorganización que el gremio había iniciado en 1910. Fortalecida por los positivos resultados que había obtenido logró, en esta etapa, incorporar nuevos sindicatos: el de patrones, conductores, contramaestres y ayudantes. A su vez, le permitió la constitución de secciones en otros puntos del país como Bahía Blanca, Campana, Zárate, San Fernando, Rosario, Santa Fe, Concordia, Concepción del Uruguay y Posadas.

También recibió la adhesión de la Unión Naval de Maquinistas y Oficiales de la Marina Mercante. Si bien estos últimos gremios se habían organizado en forma autónoma, suscribieron un compromiso de solidaridad con la FOM (VII).

Para el año 1918, y de acuerdo a las estimaciones del DNT, la FOM había duplicado sus afiliados (12.336) y desarrollado su estructura sindical nacionalmente:

Secciones de la Capital Federal

Sección Marineros.....	5.000	afiliados
Sección Foguistas.....	1.500	"
Sección Patrones, Contra maestros,		
Conductores y Ayudantes.....	1.600	"
Mozos y Cocineros.....	1.000	"
Total.....	9.100	"

Secciones del Litoral

Sección Campana y Zárate.....	300	afiliados
Sección San Fernando.....	350	"
Sección Santa Fe.....	300	"
Sección Rosario de Santa Fe.....	450	"
Sección Concepción del Uruguay.....	400	"
Sección Concordia.....	250	"
Sección Corrientes.....	600	"
Sección Barranqueras (Chaco).....	150	"
Sección Posadas (Misiones).....	436	"
Total.....	3.236	" (VIII)

La federación marítima se consolida

Los nuevos canales de comunicación abiertos por el yrigoyenismo hacia algunos sectores del movimiento obrero organizado habían sido aprovechados por los dirigentes de la FOM en función de lograr el fortalecimiento del gremio. De esta manera, se establecía una especie de pacto "tácito", en donde ambos se beneficiaban. Para el gobierno, esto implicaba tener una instancia de diálogo con uno de los sectores obreros más importantes del país. Y para la FOM, el fortalecimiento de su posición frente a los empresarios. Este "acercamiento" entre el yrigoyenismo y el Sindicalismo Revolucionario, -tendencia en la cual estaban encolumnados los marítimos-, creemos, se vio reforzado por cuestiones inherentes a sus construcciones político-ideológicas. En lo que respecta a la corriente "Sindicalista" argentina de inspiración soreliana, en su ideario se planteaba, que la lucha revolucionaria debía darse en el terreno del mundo

del trabajo y por la acción de clase y no en el terreno político a través del accionar de los partidos. Concebían al sindicato como un órgano revolucionario de clase, el cual a través de su acción y en forma gradual debía ir limitando el poder de los patrones en los lugares de trabajo. De esta manera, y como objetivo final, el movimiento obrero organizado se encaminaba hacia la definitiva supresión del régimen patronal. En la concepción del "Sindicalismo" la idea de revolución aparece asociada al cambio progresivo, diferente al estallido revolucionario sostenido por el movimiento anarquista. En este punto, la clase trabajadora asume la dirección y la organización en el ámbito del trabajo. Para el Sindicalismo, la lucha en el terreno económico es la que provoca la progresiva desaparición del Estado, en tanto este queda vaciado del contenido que le asigna la sociedad capitalista: "*haciendo innecesaria ya la función del Estado, que debe su existencia a los conflictos producidos entre las categorías económicas antitéticas...*" (Arraga, 1913: 10). A diferencia de los socialistas, el Sindicalismo Revolucionario argentino sostenía que, en cuanto a la finalidad política de los Sindicatos, era un error entender la lucha revolucionaria de los proletarios como un proceso que debe conducir hacia la ocupación de las posiciones burguesas en la esfera pública. Al contrario, la lucha debe tener por objetivo quitarle a los organismos políticos su contenido burgués y reemplazarlo por los principios que rigen la vida de la clase trabajadora. Es decir, planteaban la necesidad de procurar la construcción de "organismos políticos proletarios" (Sorel: 39). Al centrar la lucha en el plano de lo económico, el "Sindicalismo" no constituía un rival político para el radicalismo. A su vez, la competencia con el partido Socialista, aunque en planos diferentes, provocaba, en algún punto, la conjunción de intereses de radicales y "Sindicalistas". Otra instancia que aparece como un espacio de contacto, tiene que ver con el rol que cada movimiento le asignaba a la actividad parlamentaria. En lo que respecta al "Sindicalismo" el antiparlamentarismo se enmarcaba en su concepción antipoliticista. Y en el caso del radicalismo, la concepción plebiscitaria del poder político que subyacía en el accionar del ejecutivo, tenía como consecuencia inmediata menoscabar el rol del parlamento como mediador y articulador de las relaciones entre la sociedad civil y el Estado. (Mustapic, 1984).



De esta manera, y como señala Waldo Ansaldi, la concepción yirigoyenista de un poder ejecutivo que por la fuerza del voto es el único depositario de la soberanía popular, reducía al Poder Legislativo a una mera función técnica (Ansaldi, 2000).

Los límites de este “pacto tácito” entre el yrigoyenismo y el Sindicalismo aparecían, cuando los reclamos obreros buscaban transformar las relaciones laborales, eliminando el poder patronal y asumiendo los trabajadores la dirección de los medios de producción. En este sentido, a mediados de 1918 los marítimos decidieron emprender otra medida de fuerza. Lo llamativo de éste conflicto estuvo dado en que, entre las reivindicaciones solicitadas por el gremio, se incluía un pedido de participación junto con los organismos oficiales, de la selección del personal para la formación de las tripulaciones. Además, la FOM proponía un nuevo reglamento marítimo que le permitiera ejercer un control sobre el proceso de trabajo y las normas disciplinarias para los tripulantes. A esto se agregaba un pedido de reconocimiento del derecho al “*boycott*”, como instrumento de lucha. Con estos planteos, la FOM buscaba controlar en forma directa el tráfico fluvial y marítimo del país, y quitarle poder decisión y autoridad a los capitanes y a la oficialidad (IX).

Inmediatamente, como en 1916, el gobierno ofreció su mediación, a través del Departamento Nacional del Trabajo. El objetivo del yrigoyenismo era darle una pronta solución al conflicto, valiéndose de que el gremio marítimo ya había mostrado cierta receptividad a su política laboral. Pero, nuevamente serán los armadores quienes no acepten la intervención del gobierno, ya que no le veían razón de ser, en tanto la exigencia de la FOM la consideraban fuera de toda discusión e innegociable. En el medio de éste conflicto estallaron los sucesos de la Semana Trágica, produciéndose un *impasse* en la huelga marítima.

A fines de enero de 1919 se reanudó la huelga y, el gobierno comenzó a presionar al Centro de Cabotaje Nacional para que llegara a un acuerdo con la FOM que diera por terminado el paro. La fuerte radicalización de los conflictos obreros que se había producido en ese año, obligaba al gobierno a priorizar el restablecimiento de la paz social. En primer lugar, se produjo un acuerdo previo entre el gobierno y los empresarios marítimos. Allí, los armadores se comprometieron a buscar una solución, pero como condición ellos imponían

cuatro cláusulas que debían ser aceptadas por los trabajadores para luego sentarse a discutir sobre un aumento de salarios. Entre las exigencias del sector patronal estaba la exclusión del reglamento de disciplina como parte de la negociación. También señalaban que los únicos con atribuciones para nombrar el personal eran los patrones o en su defecto los capitanes. Además, una de las cláusulas en forma velada trataba el tema del *boycott*, planteando que las tripulaciones no tenían derecho a negarse a embarcar o desembarcar cargas cualquiera fuese su destino.

A los pocos días, los armadores hicieron públicas sus imposiciones y dieron por sentado que la FOM las había aceptado. Esto provocó una situación confusa, en donde quedaba involucrada la dirigencia marítima en un acuerdo con el gobierno sobre el cual no habían sido notificados los trabajadores. Evidentemente se habían producido encuentros entre la conducción de la FOM y el poder ejecutivo para el análisis de las cláusulas propuestas por los armadores, pero no quedaba claro si los dirigentes obreros las aceptaron o no. Mediante un comunicado la Federación señalaba que no habían claudicado sobre las justas demandas que planteó el gremio desde el inicio del conflicto. Y aclaraban que ellos no se resistían a la autoridad de los capitanes, como seleccionadores del personal necesario, sólo reclamaban que los contratados pertenecieran a la FOM. Con estas declaraciones, la Federación intentaba descomprimir el conflicto, ya que percibían cierto descontento en la oficialidad y la posibilidad de que este sector rompiera su alianza con la FOM. Por último, señalaban que en ningún momento se habían comprometido a dejar de lado ante los empresarios el tema del *boycott* (X).

Los armadores decidieron llevar adelante un *lock-out* portuario hasta tanto los trabajadores marítimos abandonaran la práctica de *boycottear* a determinadas firmas y el gobierno les asegurara la libertad de elegir a sus trabajadores, reclutándolos donde ellos les pareciera más conveniente. Al mismo tiempo el Centro de Cabotaje emprendió una campaña de desautorización hacia la conducción de la FOM, acusándolos de manejos poco transparentes en su accionar. Y más aún, denunciaban las maniobras realizadas por los dirigentes marítimos al aceptar las cuatro cláusulas, y exigir a los representantes del gobierno para que no publicaran el punto que se refería a la renuncia del *boycott*.

Nuevamente, el poder Ejecutivo intentó intervenir en el conflicto marítimo, ofreciendo al Centro de Cabotaje su mediación. Los armadores no aceptaron esta proposición del gobierno e inmediatamente publicaron una declaración con el objeto de aclarar a la opinión pública los fundamentos de su decisión indeclinable: "...a) La divergencia está hoy reducida a una cuestión de principio que por su propia naturaleza no es susceptible de ser resuelta por arbitraje. b) Se trataría en realidad de someter a la decisión de árbitros el acatamiento y respeto que se debe a las leyes de la república y esto no es posible. El poder Ejecutivo ha resuelto por decreto del 21 de marzo de 1918 que el servicio de transporte fluvial es un servicio público equiparado al de los FFCC... el poder Ejecutivo prohibió, bajo amenaza de las más severas medidas, que una empresa de transporte fluvial se negase a recibir cargas de determinadas firmas que estaban en la 'lista negra'. Luego, pues, si por nuestras leyes no se puede tolerar que un transportador rehúse cargas de determinadas personas, quiere decir que es ilegal y punible el 'boycott' de algunos cargadores que los obreros pretenden ejercitar. Como se podría entonces, someter a arbitraje si los obreros marítimos pueden boycotear... si tal proceder constituye delito previsto y penado por el artículo 990 del código penal?. c) Los dirigentes obreros que mantienen el pretendido derecho de 'boycott' representan una parte ínfima del personal obrero del puerto; y el grupo mínimo que ellos dirigen carece de personería jurídica y de toda organización regular que permita hacer efectivas las responsabilidades emergentes del laudo..."(XI).

Por su parte, la FOM también rechazó la invitación del Poder Ejecutivo a la mesa de negociaciones, en tanto consideraban que ellos no se encontraban en huelga, sino que la paralización del puerto era impuesta por los armadores. Además señalaban que el único punto de discusión con los armadores se refería a la práctica del *boycott*, cuestión que ellos no estaban dispuestos a renunciar por considerarlo un derecho inalienable: "... no aplican también los señores de la Asociación Nacional del Trabajo el 'boycott' a todos aquellos armadores que considerando justiciera la reclamación de la FOM aceptaron el pliego de condiciones? ...Por eso sostenemos que el mismo derecho que los capitalistas pretenden tener para

seleccionar el personal, lo debemos tener los trabajadores marítimos cuando no deseamos trabajar con obreros que no pertenezcan a nuestra organización. La Federación Obrera Marítima - dice la ANT- no tiene personería jurídica. Y nosotros agregamos: no la ha solicitado tampoco. Y la fuerza que emana del poder orgánico que ella representa no le da acaso la personería que los señores capitalistas pretenden desconocerle?..."(XII).

Parecía que los armadores habían encontrado la oportunidad de quebrar a la FOM y reemplazarla por la Asociación Nacional del Trabajo (ANT). Esta última era una entidad patronal creada con el fin de reclutar trabajadores que reemplacen a los huelguistas. Esta Asociación en 1918 obtuvo su personería jurídica y se transformará en un instrumento de hostigamiento permanente hacia los gremios. A través de la ANT, los empresarios se habían unido en defensa de sus intereses frente a un gobierno que veían sólo preocupado por las demandas de los trabajadores.

Después de dos meses de huelga, el conflicto terminó con un decreto del poder ejecutivo oficializando el servicio. También se establecía que los armadores serían los encargados de designar la oficialidad de los buques y que los capitanes a su vez nombrarían al personal. Pero no se incluía ninguna disposición que le asegurara a los armadores la absoluta libertad para elegir sus trabajadores, ni se tocaba el tema del *boycott* obrero.

A pesar de la intransigencia mantenida por los armadores y la colaboración en todo momento de la Asociación Nacional del Trabajo no habían logrado desarticular a la consolidada FOM. En mayo de 1919, la ANT dio un comunicado en donde se advertía que las constantes perturbaciones a las que estaban expuestos los patrones no podían seguir indefinidamente, ya que se estaba alterando seriamente el funcionamiento económico del país. Y se planteaba que debía ponerse un límite a las pretensiones de las organizaciones obreras, porque: "...Hay principios a los cuales el comercio y la industria no pueden renunciar. La pretensión del delegado, intentando intervenir hasta en el manejo del negocio, no tiene otra razón de ser que la de mantener latente entre el personal la discordia y la hostilidad, desconociendo la autoridad del patrón...No es posible tampoco reconocer las



sociedades de resistencia, no por ser sociedades obreras, sino por el contrario, porque están manejadas por los que no lo son, y viven y abusan de las fatigas de los que verdaderamente trabajan, convirtiendo al sindicato que debería ser un instrumento de sana acción y de concordia, en instrumento de explotación, de lucha y de división..."(XIII) Y en una carta que la Asociación Nacional del Trabajo envió al parlamento, culpaba directamente al gobierno de esta situación, por su "tolerancia culpable, más aún complicidad del poder ejecutivo con los agitadores obreros..."(XIV)

A través de la intervención del gobierno, la FOM logró salir de este conflicto casi intacta. Se había asegurado el reconocimiento de hecho como única representante de los intereses de los trabajadores marítimos ante el Estado y los empresarios. Y con la confirmación de la alianza con la Sociedad de Capitanes y Oficiales continuaba teniendo una injerencia indirecta en la contratación de la mano de obra.

La FOM y el gobierno de Alvear

Esta situación de la FOM se fue modificando a partir de 1924, por las inesperadas derivaciones que tuvo una protesta suscitada contra la sanción de la ley de jubilaciones que incorporaba al sistema a los trabajadores de la industria, el comercio y las artes gráficas. En efecto, la participación del gremio marítimo en la movilización organizada por la Unión Sindical Argentina (USA) -ex FORA Sindicalista- con el objetivo de evitar la implementación del sistema jubilatorio, provocó profundos desacuerdos con la sociedad de capitanes y oficiales. Estos últimos no se plegaron al paro decretado por la USA, ya que estaban a favor de la ley de jubilaciones. Y fueron los encargados de reemplazar a los huelguistas de la FOM con personal "libre", quebrando el pacto de solidaridad que mantenían con los marítimos. La actitud asumida por la oficialidad, rápidamente fue aprovechada por los armadores, quienes se montaron sobre esta fisura para tratar de debilitar a la FOM (XV).

Tiempo después la misma agrupación de capitanes y oficiales al ser entrevistados por la comisión parlamentaria de legislación laboral, comentaban que: "...Los patrones quisieron que la federación hiciera una acción de fuerza para derogar la ley, y quisieron valerse de los oficiales;

por medio de la federación pretendían tumbar la ley y por los oficiales tumbar a la federación..."(XVI)

Luego de estos sucesos, la dirigencia de la FOM se esforzará en recomponer sus relaciones con la oficialidad. Ambos gremios firmaron un nuevo acuerdo, en donde se establecía un compromiso a no navegar con personal que no perteneciera a alguno de los dos gremios, ni permitir que los armadores reemplazaran a los trabajadores federados. Con esto nuevamente la FOM recuperaba su poder de presión sobre el sector patronal.

En la reunión con los armadores, la FOM y la oficialidad presentaron un pliego de condiciones. En él se exigía, en primer lugar, el despido de todo el personal que no reunía las condiciones impuestas por la reglamentación marítima, haciendo referencia a la eliminación del personal "libre" contratado durante la huelga. En segundo lugar, se agregaba que la tripulación, sin excepción, sería contratada por los capitanes. Y la última cláusula del pliego proponía solicitar al poder ejecutivo la formación de un tribunal arbitral compuesto por patrones y obreros y un representante del gobierno en calidad de contralor y garante de los acuerdos. Los empresarios no aceptaron el pliego, y como consecuencia estalló una nueva huelga general del gremio.

Para quebrar el movimiento de fuerza, los patrones continuaron contratando trabajadores "libres", con la autorización de la prefectura marítima. Estos hechos llevaron a que la FOM tratara de entrevistarse con el presidente Alvear para pedirle que anulara los permisos precarios de embarque de personal que estaba concediendo la prefectura. Con esta actitud los marítimos buscaban recrear el espacio de diálogo y negociación con el Estado que habían construido durante la primera presidencia de Yrigoyen. Alvear accedió al pedido de los marítimos y como contrapartida éstos parcializaron el conflicto a las empresas que no habían desembarcado en su totalidad a los trabajadores "libres" o no federados (XVII).

Pero la unidad con los oficiales no fue duradera y bajo la presión de los empresarios, en julio de 1924 estos rompen otra vez el pacto, poniendo como pretexto los continuos actos de indisciplina que se producían a bordo. En el periódico *La Nación*, se publicó una nota de la Liga Naval Argentina, en donde se le solicitaba al poder

ejecutivo que en esta oportunidad no asumiera la misma actitud que en la huelga marítima del mes de mayo, ya que con las medidas que había tomado sólo se colocaba como defensor de los intereses de los trabajadores. Además, expresaban que ésta, que había sido una de las prácticas más utilizadas por el gobierno radical anterior, especialmente con el gremio marítimo, provocando tantos trastornos al país, ellos confiaban en que no volviera a reeditarse. También la nota señalaba que la causa de este conflicto se reducía a las diferencias existentes entre los capitanes y los trabajadores afiliados a la federación marítima y lo definían al problema de la siguiente manera: "...[la FOM] que impide la libertad de trabajo porque se cree amparada por el gobierno por 'razones electorales' y los capitanes que por su mandato del código de comercio tienen el derecho de reclutar sus tripulaciones..."(XVIII) El argumento de la libertad de trabajo, será utilizado para menoscabar las posiciones de fuerza que la FOM había conquistado.

El conflicto marítimo encontró eco en la Cámara de Diputados, a través de una interpelación que se le realizó al Ministro de Marina, Domeneq García, a pedido del diputado socialista Muzzio. Allí, el ministro sostenía que la función cumplida por su ministerio había sido asegurar la libertad de trabajo en los puertos durante el desarrollo del conflicto. Según lo manifestado por el ministro, en todo momento él había procurado que las partes llegaran a un acuerdo conciliatorio. No obstante era su obligación arbitrar los medios necesarios para que no se impidiera el trabajo en los puertos: "...No se reemplaza. Lo único que se hace es organizar el trabajo. Que trabaje el que quiera y el que no quiera que no trabaje: al gobierno no le importa, porque no es amigo ni enemigo de nadie..."(XIX). En cambio para los socialistas lo que el gobierno había hecho en nombre de la libertad de trabajo, era afectar directamente el derecho de organización y de huelga que tienen los trabajadores del país. El socialismo planteaba que la intervención estatal se había caracterizado por ponerse del lado de una de las partes, los armadores, favoreciendo la contratación de trabajadores no federados: "...Deje el señor ministro, deje el poder ejecutivo que este conflicto se resuelva entre las dos partes en lucha; desempeñe la prefectura general de puertos su simple función de policía, como lo proponemos,

vigile el cumplimiento de las ordenanzas y de las leyes de navegación....."(XX)

El turno de exposición del radicalismo llegó con el diputado Saccone, quien expresó la cuestión dentro de los siguientes términos: "...Creo que éste es un problema social; no es un problema marítimo, ni de gobierno, ni es una incidencia funcional de la prefectura..."(XXI). Para Saccone lo que estaba en el fondo del problema era qué se entendía por intervención del Estado en los conflictos sociales: "...la verdadera tendencia es hacer del Estado un poder superior a todos los conflictos para que, en último caso, establecida por ejemplo la resolución arbitral, intervenga para hacerla cumplir, no en la forma enojosa de protector de los derechos capitalistas, sino como entidad ecuánime, prescindente, ejecutora de lo que resuelvan las propias partes en lucha..."(XXII). En este debate parlamentario, se advierte que una parte importante de las fuerzas políticas del país acordaban con la necesidad de otorgarle al Estado una función más intervencionista en la cuestión obrera. No obstante, no existía uniformidad de opinión cuando se trataba de precisar los límites de esa intervención estatal, en los marcos del respeto al sistema liberal imperante.

Imposibilitada la FOM de destrabar en lo inmediato la situación que motivó el alejamiento del gremio de oficiales, sumado al retraimiento de la actitud gubernamental en el conflicto, decidió convocar a una asamblea para consensuar los pasos a seguir. Allí se definieron dos posturas: una que presionaba para la declaración de una huelga general. Y otra, impulsada por el secretario general, García, que proponía mantener la huelga sólo en las empresas que tomaban personal no federado. La postura de García apuntaba a evitar el desgaste de la organización y a ganar tiempo para replantear las tácticas de lucha. Al mismo tiempo, con esta actitud García trataba de evitar un corte en los canales de comunicación con el gobierno. La primera de las posturas fue la triunfante y en consecuencia se produjo el alejamiento de Francisco García de la FOM.

Después de dos meses de paro, los trabajadores marítimos no habían conseguido evitar ser reemplazados por trabajadores no federados. Con el apoyo de los capitanes y oficiales, los armadores movían los buques con



obreros “libres”. Finalmente, a través de las gestiones realizadas por la Confraternidad Ferroviaria ante el poder ejecutivo se llegó a una solución, en condiciones bastantes desventajosas para la FOM. El acuerdo establecía que no se tomarían represalias contra los huelguistas, pero se los incorporaría al trabajo a medida que se produjeran vacantes. También se establecía que los trabajadores serían elegidos "libremente" por los capitanes o los armadores. Según los delegados de la Confraternidad Ferroviaria, su intervención había impedido la desaparición de la federación marítima. Tiempo después, el periódico Bandera Proletaria, órgano de la FORA, criticaba el accionar de la Unión Ferroviaria, publicando un artículo con el siguiente título: "Los triunfos que se asigna la Unión Ferroviaria aumentan el dolor del proletariado"(XXIII)

Entre 1925 y 1928 un sector de los militantes de la FOM, juntamente con Francisco García se dedicaron a la reconstrucción del gremio. Para esto se abocaron a intentar reeditar los pactos de solidaridad con la sociedad de capitanes y oficiales. En 1925 aceptaron la aplicación de la ley de jubilaciones 11.289, que tantos costos le había traído el oponerse. A su vez, los esfuerzos de reorganización apuntaban a generar una agrupación gremial al estilo de la que tenían los ferroviarios. En este sentido, se proponían conformar una conducción centralizada que aglutine en su interior a los distintos oficios implicados en el proceso del trabajo marítimo. La nota distintiva de esta reorganización era que se pensaba una conducción con amplias facultades para recurrir a los poderes públicos en pos de asegurar la consecución de los intereses de los trabajadores. Y a la vez se dejaba abierta la posibilidad de legitimar la negociación y el diálogo con el Estado como formas aptas de resolver conflictos. Otra de las cuestiones que se proponían, era proyectar un programa de asistencia social y cultural que brindara servicios a los afiliados. Con esto último, se pretendía que la federación no sólo incidiera en la vida de los trabajadores durante los conflictos, sino, también en sus problemáticas cotidianas. Sobre estas bases, la FOM, en parte, logró ser reorganizada alrededor del año 1928, pero ya no pudo recuperar su protagonismo anterior. En la década del treinta el contexto social, político y económico del país había cambiado y como señala Romero (Romero, 1996:

60) los ferroviarios van a constituir la expresión de la nueva forma de sindicalismo que irá surgiendo en el país.

(I) Boletín del Departamento Nacional del Trabajo, N° 40, febrero de 1919, p. 21.

(II) *Ibidem*, p. 29

(III) *Ibidem*, p. 9.

(IV) *Ibidem*.

(V) La Nación, Bs.As. 20 de noviembre de 1916.

(VI) La Nación, Bs. As., marzo-abril de 1917. La Organización Obrera, Bs, As., abril de 1917.

(VII) Boletín del Departamento Nacional del Trabajo, N° 40, febrero de 1919, pp. 71-73.

(VIII) Boletín del Departamento Nacional del Trabajo, op.cit.

(IX) La Nación, Bs. As., julio de 1918. La Organización Obrera, Bs.As., julio de 1918.

(X) La Nación, Bs. As., 3 de febrero de 1919. La Nación, Bs. As., 11 de febrero de 1919.

(XI) La Nación, Bs. As., 12 de febrero de 1919.

(XII) La Organización Obrera, Bs. As., febrero de 1919.

XIII) La Nación, Bs. As., 10 de mayo de 1919.

(XIV) Cámara de Diputados, Sesiones Extraordinarias, Tomo VI, 18 de marzo de 1919, p. 475.

(XV) La Nación, Bs. As., 4 de mayo de 1924.

(XVI) Cámara de Diputados, Sesiones Ordinarias, Tomo IV, 27 de agosto de 1924.

(XVII) La Nación, Bs.As., 14 de mayo de 1924.

(XVIII) La Nación, Bs.As., 19 de julio de 1924.

(XIX) Cámara de Diputados, sesiones ordinarias, 29 de agosto de 1924, p. 81-82 y 99.

(XX) Cámara de Diputados, op. cit., p. 112.

(XXI) Cámara de Diputados, op. cit., P.122.

(XXII) Cámara de Diputados, op. cit., P.127.

(XXIII) Bandera Proletaria, Bs. As., 13 de febrero de 1926.

(XXIV) Bandera Proletaria, Bs. As., 23 de enero 1926.

Conflictividad obrera en el terreno de la justicia laboral. La experiencia de las obreras/os del pescado, 1950-1955

Agustín Nieto
CONICET - UNMdP - GESMar - RedeP
nieto_agustin@yahoo.com

Palabras preliminares

En un primer momento muchos contemporáneos y otros tantos científicos sociales pensaron en clave “rupturista-pesimista” la emergencia del movimiento peronista y sus diez años de gobierno (Germani, 1974; Luna, 1975; Spinelli, 1998). Identificado como un régimen totalitario, más o menos alejado del fascismo europeo, orquestado íntegramente por su único líder, el gran prestidigitador Perón. Esta visión en su versión más extrema y caricaturesca consideraba que todo lo que sucedía estaba atado en forma directa a la voluntad de Perón: el estado y sus agencias, el gobierno, el partido, el movimiento obrero. La regimentación absoluta de los propios y la opresión total a los contrarios. En cierta forma y extremando esta lógica, lo sucedido en aquella época, podía en gran parte ser explicado por la desviada psicología del líder. Aunque muchas de estas tesis con posterioridad fueron rechazadas por el campo académico, otras fueron matizadas y sofisticadas (Germani, 1973; Di Tella, 2003). También surgieron interpretaciones alternativas y en clave continuista, en las cuales el rol del líder no era tan central (Murmis y Portantiero, 1970; del Campo, 1983; Torre, 1990; Horowitz, 2004). Esta última versión fue la que terminó por ganar preponderancia en el campo de las ciencias sociales. Recientemente, algunos historiadores están ensayando una revisión de la interpretación continuista y proponiendo una nueva mirada en clave rupturista (Acha y Quiroga, 2009). A lo largo de la trayectoria que hemos dibujado, que no tiene pretensiones de exhaustividad, tanto desde la interpretación continuista como desde la rupturista, maduraron investigaciones que mostraron un panorama mucho más complejo y heterogéneo sobre el primer peronismo: los trabajadores peronistas y antiperonistas no se conformaban con el bienestar obtenido e iban en búsqueda de más, por medio de huelgas y otras medidas de protesta (Contreras, 2007); el partido peronista no solo

existía sino que tenía vida interna y con participación democrática; los gobiernos peronistas provinciales entraban en fricción con el gobierno de Perón (Aelo, 2004 y 2007; Quiroga, 2006); todos los grupos sociales estaban activados, participando activa y masivamente en la arena política (Acha, 2004; Quiroga, 2005). Algunos de estos trabajos advierten que aquella ebullición social pretendió ser políticamente encauzada por la dirigencia peronista y antiperonista y que ni unas ni otras lo lograron satisfactoriamente, aunque una menos que la otra.

En este capítulo nos proponemos reconstruir y a la vez ilustrar algunos aspectos de la movilización beligerante de uno de aquellos numerosos y divergentes grupos, el de las obreras/os del pescado, en un contexto de hegemonía peronista en la sociedad en general, y en las clases subalternas en particular (I). Nos interesa rastrear las 'formas' y 'contenidos' de las luchas de aquellas obreras/os del pescado, trascendiendo los habituales estrechamientos de la mirada analítica (tanto sociológica como historiográfica), centrados exclusivamente en los movimientos huelguísticos. En este sentido, las sentencias de los Tribunales del Trabajo se transforman en un repositorio sustancioso para investigadores preocupados por estas 'otras' formas de lucha y resistencia obrera que, junto a la 'tradicional' fuente periodística, nos permitieron acercarnos a los procesos de conflictividad 'encubiertos', para tomar el término de Robin Cohen (Cohen, 2001). Pensamos que este ejercicio analítico de reconstrucción historiográfica de las acciones contenciosas de las obreras/os del pescado en los juicios laborales nos permite observar algunos elementos del propio proceso de “formación de clases”, tanto material como simbólicamente. A su vez, esta formación de clases, siempre inconclusa, que se va desarrollando en el propio proceso de la 'lucha de clases', también nos deja percibir los puntos de encuentros y desencuentros que en las dimensiones sociales,

económicas, políticas, culturales e identitarias mantuvo esta comunidad obrera a su 'interior' y en su relación con los grupos dirigentes y gobernantes, con los grupos de las clases dominantes y explotadoras, con el conjunto social. El peronismo, en tanto configuración hegemónica, no fue sólo un proyecto, entre otros, de las clases dominantes, también fue un proyecto (o varios) de las clases subalternas, y lo que comúnmente llamamos 'Hegemonía Peronista' es la configuración articuladora de los horizontes de expectativas y prácticas socio-materiales de las clases y grupos en pugna, con sus consecuencias deseadas y no deseadas. Aquí repararemos en algunas de estas tensiones desde la perspectiva obrera con el fin de rescatar, al decir de E. P. Thompson no sin ironía, "las vías muertas, las causas perdidas y los propios perdedores (...), de la enorme prepotencia de la posteridad" (Thompson, 1989: 17) y también de las prácticas historiográficas elitistas despreocupadas por lxs condenadxs de/por la Historia.

Reclamaciones obreras ante los Tribunales del Trabajo: entre la protesta colectiva y la acción individual.

Son escasas y muy recientes las investigaciones sobre los Tribunales del Trabajo durante los dos primeros gobiernos de Perón. Lxs historiadorxs que han cultivado el campo de los estudios sobre lxs trabajadorxs, incluyendo a los miembros de la generación renovadora de los ochenta del siglo pasado, no han incursionado lo suficiente en los repositorios archivísticos contenedores de millares de sentencias judiciales-laborales. Hasta donde sabemos, a diferencia de lo que sucede en el campo de las ciencias sociales en otros países del cono sur, tampoco desde disciplinas como la antropología o la sociología se han desarrollado investigaciones que se ocupen de esta problemática(II). Parece que una nueva generación de investigadores se ha dado a la tarea con resultados provisorios relevantes y prometedores (Lemmi, 2010; Stagnaro, 2010; Ruocco, 2010; Lemiez, 2011; Juan Manuel Palacio, 2009). En sintonía con estas recientes investigaciones, en el presente capítulo nos proponemos realizar un análisis detallado del conjunto total de sentencias que los jueces del Tribunal del Trabajo de la localidad impartieron

para los casos de obreras/os del pescado, en el contexto del conjunto de sentencias y expedientes habidos desde su fundación en la ciudad hasta 1955.

Según sostuvo J.R. Treanton en su ya clásico artículo "Los conflictos del trabajo", el mejor punto de mira para cualquier análisis social de los conflictos laborales es la huelga (Treanton, 1971). Esta 'verdad' parece haber calado profundo en el quehacer investigativo de lxs historiadorxs preocupados por lxs trabajadorxs en Argentina. Siendo la huelga, tanto para aquellxs que siguieron preocupadxs por la conflictividad como elemento vertebrador de lo social como para aquellxs que la desestimaron y se ocuparon de nuevos aspectos del "mundo del trabajo", no el elemento más importante sino el único, identificando de esta forma 'conflictividad obrera' con 'actividad huelguística'. Nuestra intención no es negar la capacidad estructuradora de las huelgas en la configuración de las clases sociales y las sociedades burguesas, en este sentido compartimos las mismas preocupaciones de aquellxs que se ocuparon y ocupan de la conflictividad social como constituyente de lo social (Balvé y Balvé, 1991; Iñigo Carrera, 2000; Acha, 2008; entre otrxs).

Sin embargo, consideramos provechoso ampliar el campo visual a las 'otras formas' de conflictividad obrera, para complementar así las miradas centradas en las huelgas (entendidas como macro-conflictos masivos, enmarcados en organizaciones sindicales, iniciados en los establecimientos fabriles se prolongan a las calles de los centros urbanos, logran gran repercusión en los medios masivos de difusión, entre otros aspectos), con las miradas centradas en los micro-conflictos, que por lo general implican menores concentraciones de cuerpos, no están enmarcados en organizaciones propias, se dan en ámbitos poco visibles ('ocultos'), logran poca o nula repercusión mediática, etc. Pensamos que por sus consecuencias mediatas e inmediatas, los macro-conflictos como las huelgas revisten en la constitución y explicación de lo social una importancia mayor que los micro-conflictos, pero también consideramos que aquellos son inexplicables sin la ponderación de estos últimos. Se condicionan mutuamente, sin embargo mientras los micro-conflictos tienen una existencia cotidiana, los macro-conflictos se presentan como irrupciones discontinuas, fluctuantes. De esta forma los micro-conflictos refieren a lo basal,



constituyen la atmosfera cotidiana en la que se configuran y reconfiguran los grupos antagónicos, son el suelo nutricio de los grandes conflictos obreros.

Aparte de reforzar la relevancia de la conflictividad en su dimensión micro y cotidiana, el análisis de las sentencias de los Tribunales del Trabajo nos permite adentrarnos en los sentidos de justicia de las clases dominantes y, lo más interesante para nuestros fines, de las clases subalternas. Asimismo, aquel repositorio nos brinda la posibilidad de contemplar las fortalezas y las debilidades del entramado estatal, las grietas de una muralla que a lo lejos parece impenetrable. Nos concede la posibilidad de ver las tensiones de un 'estado' moldeado, habitado y disputado por obreros y patrones. Desde esta perspectiva pesquizamos, en otros trabajos, las tensiones obrero-patronales en las reparticiones del Ministerio de Trabajo y Previsión que ahora pretendemos complementar con el análisis de las tensiones en la 'justicia del trabajo' del 'estado peronista'. Aunque en cierto sentido son tensiones equivalentes en espacios estatales divergentes, las tensiones desarrolladas en los Tribunales del Trabajo presentan algunas peculiaridades a destacar. Si el estado en su totalidad se caracteriza por ser un gran dispositivo clasificador, la justicia estatal se caracteriza por ser un dispositivo de individuación (Lagos y Calla, 2007; Chakrabarty, 2008). Mientras el Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Trabajo clasifica-domestica colectivos (corporaciones gremiales, tanto sindicales como patronales), el Poder Judicial por intermedio de los Tribunales del Trabajo clasifica-domestica individuos (aquel obrero, este patrón).

El Tribunal del Trabajo n° 2 de la ciudad de Mar del Plata (1948-1955)

Enmarcado en la ley n° 5.178, dictada el 6 de noviembre de 1947, el 1° de diciembre de 1948 se radicó en Mar del Plata el Tribunal del Trabajo. La repartición comenzó a funcionar en un departamento ubicado en la calle Jujuy 1651. Al mes fue trasladado a un local de la escuela n° 5. Finalmente, comenzó a funcionar en un local de la Av. Independencia n° 788, casi Chacabuco. A lo largo de los dos gobiernos peronistas se dictaron leyes que fueron estandarizando el funcionamiento de dicho organismo. Los primeros tres jueces del Tribunal del Trabajo n° 2, secretarías 1 y 2, fueron

los doctores Enrique J. Plate, Miguel Ángel Bordini y Ludovico Gulminielli. Los doctores Dionisio A. Pereyra(III) y Norberto S. Albisetti oficiaron como Asesor de Menores y Agente Fiscal respectivamente, siendo secretario el doctor José Antonio Cavallo y escribano Crámer V. Depaoli. El doctor Albisetti, que fue promovido como Juez del Trabajo en la ciudad de Junín, fue reemplazado en el cargo por el Dr. Oscar García Durán. Por su parte, Enrique J. Plate fue designado para desempeñarse como diplomático en el Ministerio de Relaciones Exteriores, por lo cual fue sustituido en el Tribunal por José Antonio Cavallo, quien a su vez, tuvo que ser sustituido por haber sido elegido intendente municipal en las elecciones de 1954. Ricardo Antonio Sánchez fue ascendido como Agente Fiscal en reemplazo de Oscar García Durán, el cual pasó a revestir como juez en lo civil y comercial en el Tribunal de Dolores. Asimismo, el Dr. Gulminielli hacia el final del período fue trasladado al departamento Judicial Mar del Plata, quien fue sustituido por Eduardo Antúnez, que a su vez, ya había reemplazado a Cavallo en el rol de secretario del Tribunal(IV).

Estos y otros movimientos de personal judicial, por un lado, son producto de la dinámica de una novel institución que estaba en proceso de 'normalización', también reflejada en las sucesivas leyes referentes a sus atribuciones y funcionamiento, y, por otro lado, nos están sugiriendo altos grados de circulación en y entre las agencias estatales.

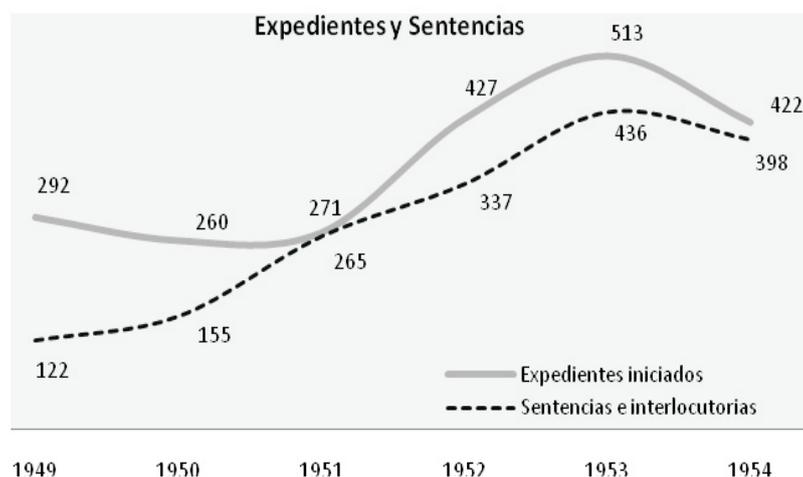
La cantidad de expedientes y sentencias, en líneas generales fueron incrementándose en el transcurso de los meses y años, siendo 1953 el momento de mayor intensidad. Las relativamente pocas causas de los dos primeros años se explican, conjeturamos, por lo menos en parte, por la inexistente habituación de los y las trabajadoras a una agencia jurídico-estatal, que en el marco de las relaciones capital-trabajo, se presentaba como “pro obrera” (Stagnaro, 2010). A medida que obreras y obreros, empleados y empleadas se fueron familiarizando con las oficinas de la justicia del trabajo, el número de causas se incrementó. A su vez, el intento gubernamental de inicios de los cincuenta de encauzar el magma plebeyo por los cauces de la negociación no conflictiva (sin huelgas ni medidas de fuerza), se vio limitado por el desborde continuo del caudal plebeyo, que construyó, en parte, espacios alternativos para manifestar su descontento y sus criterios de justicia

social. Algunos de estos espacios, fueron los Tribunales del Trabajo. Echemos un vistazo al devenir de las causas en el Tribunal del Trabajo n° 2 (V).

En las dos secretarías del Tribunal del Trabajo n°2, entre diciembre de 1948 y diciembre de 1954(VI), hubo un total de 5.153 movimientos administrativos vinculado a los casos bajo su jurisdicción. Que se distribuyeron a lo largo de esos años de la siguiente forma:



Al en relación los expedientes iniciados y las sentencias dictadas por el Tribunal entre 1949 y 1954 notamos que la silueta de la trayectoria que dibuja la línea del gráfico anterior, sobre la distribución anual de los movimientos administrativos totales, es similar, aunque con pequeños matices, a las siluetas que presentan las líneas del cuadro que enseñamos debajo.



De las tres series presentadas(VI) en los dos gráficos precedentes, solo la referente a los “expedientes iniciados” nos brinda un acercamiento más certero a las oscilaciones en el recurso judicial-laboral por parte de lxs trabajadorxs. Si por una parte, los movimientos totales por año agregan en su índice acciones como exhortos y apelaciones de la patronal, por otra, el número de sentencias por año están desfasadas, ya que muchas de esas sentencias lo fueron de expedientes iniciados en años anteriores. Por otro lado, mucho de las demandas iniciadas no terminaron en sentencias sino en conciliación(VIII). Si nos detenemos en los “expedientes iniciados” podemos ver que entre diciembre de 1948 (incluido en el índice de 1949) y diciembre de 1951 el promedio de expedientes iniciados fue de 274 y entre 1952 y 1954 fueron de 454. Este cálculo nos permite sostener que las demandas obreras se masificaron en los Tribunales a partir de 1952 y se sostuvieron hasta 1954, al menos. A su vez este incremento de reclamaciones obreras ante la justicia laboral en el período 1952-1954 se desplegó en un momento de decrecimiento en los movimientos huelguísticos, que pudimos seguir en las páginas de los periódicos locales (Nieto, 2010).



Años	Expedientes iniciados	Exhortos iniciados	Expedientes administrativos y en apelación diligenciados	Sentencias e interlocutorias	Total
1949	292	62	51	122	527
1950	260	77	64	155	556
1951	271	134	69	265	739
1952	427	81	143	337	988
1953	513	108	173	436	1230
1954	422	103	190	398	1113
Total	2185	565	690	1713	5153

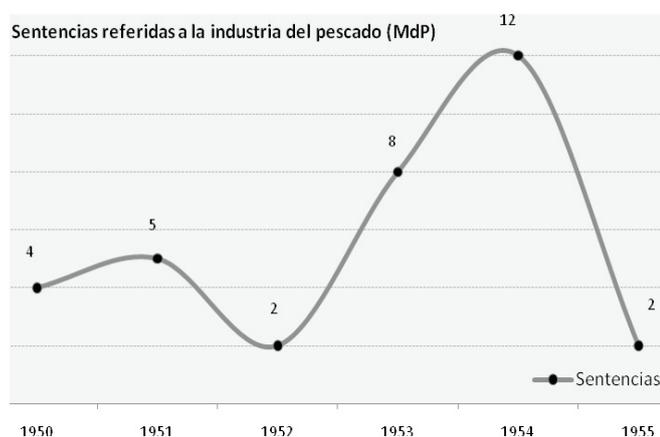
La densa y acelerada plebeización de la cotidianeidad político-estatal generó un estiramiento tal de aquellas instituciones que estrió sus tejidos. Un proceso análogo se produjo en la trama urbana marplatense. Una confluencia entre el estriamiento del entramado político-estatal y urbano se deja entrever en el 'funcionamiento' del Tribunal del Trabajo n° 2 de Mar del Plata, a casi dos años de su apertura. Testimonio de este conflictivo proceso dejaron los periódicos locales, donde se pudo leer la incomodidad generada por las 'dimensiones' y la 'localización' del Tribunal en torno al 'número' y 'condición' de lxs demandantes. Para aquellos observadores el Tribunal del Trabajo de la ciudad tenía instalada sus oficinas en “una casa que estuvo anteriormente destinada a residencia particular” encargándose de recalcar que esa característica no era excepcional, sino que más bien era la regla, ya que fue lo que sucedió también con “muchas otras reparticiones que funcionan entre nosotros” (*La Capital*, 12/10/1950). Aquella casa era vista como 'disfuncional' para la actividad cotidiana de la justicia del trabajo. “Las dependencias son hartamente estrechas e insuficientes. (...) El exiguo espacio disponible entorpece, asimismo, el trabajo de profesionales y empleados” (*La Capital*, 12/10/1950). Como apunta el cronista en la nota, el atestamiento de personas no era producto de la ecuación espacio/funcionarios, aquel rebasamiento fue producto de la concurrida y persistente presencia de obreros y obreras que demandaban y acompañaban a lxs demandantes en el seguimiento de la causa y el juicio. “La incomodidad aparejada aumenta con el número de causas que deben ventilar los magistrados. Es menester afirmar que hay jornadas en que la aglomeración del público hace más

sensibles las dificultades en que desenvuelven sus delicadas labores. (...) Ello origina confusiones y protestas” (*La Capital*, 12/10/1950). Así, la calma con que era dable actuar “desaparece por el bullicio promovido por los concurrentes”. Por las circunstancias descritas, el cronista consideraba que de forma urgente el gobierno provincial debía mejorar las condiciones materiales e institucionales en el funcionamiento del Tribunal de la ciudad, ya que, insistía, “en ambientes reducidos y abarrotados no es posible evacuar con rapidez y tranquilidad los asuntos” bajo su jurisdicción. A aquellas dificultades el cronista sumó la ubicación del tribunal, no existían medios de transporte público de pasajeros directos hasta el lugar, las líneas de colectivos más próxima distaban numerosas cuadras, por lo cual “las personas que deben acudir ahí sufran las molestias consiguientes. Y es sabido que la justicia laboral interesa particularmente a los trabajadores, en su mayoría domiciliados en los barrios periféricos” (*La Capital*, 12/10/1950). Por lo cual, se consideraba necesario que las oficinas del Tribunal del Trabajo n° 2 fuesen trasladadas a la zona céntrica, donde múltiples líneas de colectivos llegan asiduamente. La nota finaliza con un nuevo llamado de atención a las autoridades provinciales: *El sitio distante y el inadecuado local en que está radicado el Tribunal del Trabajo son dos cuestiones que deberán examinar, separada o conjuntamente, las autoridades competentes y resolverlas con criterio ajustado a la importancia de los intereses afectados, que reconocen origen en cuestiones sociales.* (*La Capital*, 12/10/1950)

Las instalaciones del Tribunal del Trabajo siguieron ubicadas en Independencia y Chacabuco hasta el golpe de 1955.

Sentencias referentes a las demandas de las obreras/os de la industria pesquera (IX)

El universo de sentencias registradas en los libros conservados en el archivo del Tribunal del Trabajo de Mar del Plata para la industria del pescado es de 33. Siendo el año 1954 en el cual se concentró el mayor número de sentencias (12).



Las obreras/os y empleados en aquellos 33 casos fueron representadas/os por 18 abogados(X), y los empresarios fueron representados por 11 abogados(XI). En sólo dos casos se cruzan abogados del campo de las demandantes al de los demandados y viceversa(XII). Los montos de lo reclamado ascendieron a \$ 808.386,91, siendo el monto de las sentencias favorables de \$178.300,5. Por su parte, los motivos de las reclamaciones pueden ser agrupadas en cuatro categorías: 1º cobro de salarios (2 casos); 2º cobro vacaciones (1 caso); 3º indemnización por despido (22 casos); 4º salarios por enfermedad inculpable (8 casos). Las tres demandas de las dos primeras categorías fueron rechazadas por el Tribunal, mientras que de las 8 demandas por enfermedad solo dos fueron aceptadas, cinco rechazadas y una aceptada en parte. Sobre las 22 reclamaciones de indemnización por despido 13 fueron favorables y 9 desestimadas por los jueces. Por lo analizado precedentemente podemos sostener que el 67% de los reclamos fueron por despido a la vez que fueron los que tuvieron más de la mitad de sus sentencias favorables a los reclamantes.

Tipo de demanda discriminada por resultado de la sentencia

Demandas	Aceptadas	Rechazadas	Totales
	Nº	Nº	Nº
Despido	13	9	22
Enfermedad*	2	5	7
Salarios	0	2	2
Vacaciones	0	1	1
Totales	15	17	32

Fuente: elaboración propia en base a los libros de sentencias del Tribunal de Trabajo nº2 de Mar del Plata

* Un caso quedó fuera de la discriminación porque fue aceptado parcialmente

Por otro lado, las firmas objeto de demanda fueron 15: Baltar (1 vez); Fabril Atlántica (1 vez); Fabripez (5 veces); Fadeco (2 veces); La Ballena (1 vez); La Campagnola (4 veces); Macchiavello (2 veces); Marbella (1 vez); Maroliva (4 veces); Pennisi, Natalio (2 veces); Pescamar (2 veces); Pesquerías Juncal (3 veces); Pulgar (La Soberana) (1 vez); Ventura, Francisco (1 vez); Vigo (3 veces). La discriminación de los resultados de las sentencias por firma no arroja un patrón claro de regularidad, no se visualiza una tendencia favorable hacia las empresas más importantes y desfavorables hacia las más pequeñas, ni viceversa. Si tomamos la discriminación por abogados de la parte patronal y la obrera tampoco se perfila algún tipo de recurrencia, tanto unos como otros en algunas ocasiones ganan y en otras pierden. Esto refuerza la importancia del tipo de demanda como elemento que condiciona el resultado de la sentencia.



Resultado de las sentencias discriminadas por firma

Firma	Sentencias		
	Favorable	Desfavorable	Total
Baltar	0	1	1
Fabril Atlántica	1	0	1
Fabripez*	4	0	4
Fadeco	1	1	2
La Ballena	1	0	1
La Campagnola	3	1	4
Macchiavello	2	0	2
Marbella	0	1	1
Maroliva	0	4	4
Pennisi, Natalio	2	0	2
Pescamar	1	1	2
Pesquerías Juncal	1	2	3
Pulgar (La Soberana)	0	1	1
Ventura, Francisco	0	1	1
Vigo	1	2	3
Total	17	15	32

Fuente: elaboración propia en base a los libros de sentencias del Tribunal de Trabajo n°2 de Mar del Plata

* Un caso quedo fuera de la discriminación porque fue aceptado parcialmente

De las 33 sentencias, 25 respondieron a demandas individuales y 8 a reclamaciones colectivas. De las 25 demandas individuales, 10 fueron iniciadas por mujeres y 15 por hombres. Teniendo en cuenta que entre el 80 y 90% de la fuerza de trabajo del sector era femenina, es sugestivo observar que en las reclamaciones individuales predominaron en un 60% los obreros. Esta proporción nos permite intuir conjeturalmente un entramado estatal capitalista y una justicia laboral reforzadora de la cultura patriarcal, que fue cuestionada por las obreras en forma colectiva(XIII). Las 8 reclamaciones colectivas agruparon a 266 obreras/os, siendo más de 90% mujeres(XIV). Sin embargo, estas reclamaciones colectivas con predominancia femenina fueron desestimadas en su gran mayoría por el Tribunal. De conjunto, en esos años fueron 291 obreras/os y empleadxs lxs que se movilizaron en reclamación de lo que creyeron justo. De las 33 sentencias 15 dieron lugar a las demandas obreras (4 colectivas y 11 individuales), 17 fueron rechazadas (3 colectivas y 14 individuales) y una aceptada parcialmente (colectiva). Lo que sugiere un 50% de

posibilidades de ganar un juicio laboral para la parte obrera. Sin embargo, si estimamos el número de obreras/os que obtuvieron un fallo favorable a su reclamo, de 291 solo 71 lo lograron, siendo 220 obreras/os perjudicadas por los fallos de la justicia laboral, el 76% del universo de obreras/os del pescado implicadas en un juicio. Esto nos permite conjeturar que la estrategia que brindaba más chances de obtener un resultado positivo era la reclamación individual. Mientras que de las obreras/os que se presentaron a reclamar colectivamente solo 60 lograron un saldo positivo (el 23%), las restantes 206 obreras/os (el 77%) malograron sus reclamos. Por su parte, el 44% de empleados y obreros/as que reclamaron individualmente (11) alcanzaron sus reclamos y el 56% (14) no lo lograron. Vale aclarar que cinco de las sentencias referían a reclamaciones realizadas por directivos (gerentes, encargados, jefes) y un capataz. Los directivos perdieron sus demandas y el capataz logro que los jueces aceptaran su reclamación. El resto de las demandas fueron impulsadas por peonas/es, obreras/os, ayudantes técnicos, serenos y empleados de oficina.

Nº de Obreras/os x Sentencias discriminado por sexo y resultados de la demanda

Sentencias	Mujeres			Hombres			Sent. (+)	Sent. (-)	Total
	Total	Sent. (+)	Sent. (-)	Total	Sent. (+)	Sent. (-)			
Individuales	10	6	4	15	5	10	11	14	25
Colectivas	242	50	192	24	10	14	60	206	266
Total	252	56	196	39	15	24	71	220	291

Fuente: elaboración propia en base a los libros de sentencias del Tribunal de Trabajo nº2 de Mar del Plata

Obsérvese que en sus reclamaciones individuales las obreras tuvieron en un 60% de efectividad y cuando lo hicieron colectivamente los resultados positivos se redujeron al 21%. Estos saldos diferenciales entre los reclamos individuales y los colectivos, como veremos, respondieron a una política explícita, aunque no aceptada completamente por lxs trabajadorxs del pescado ya que insistieron en presentarse colectivamente, (XV) de atomización del colectivo obrero por parte de los funcionarios de la justicia del trabajo. Para profundizar en este y otros tópicos, realizaremos una descripción densa de algunas sentencias judiciales que implicaron a obreras/os del pescado.

El 10 de diciembre de 1952, en la Secretaría nº2 del Tribunal de Trabajo nº2, los jueces Enrique Plate, Ludevico D. Gulminelli, Miguel Ángel Bordini votaron una sentencia rechazando completamente la demanda colectiva que 168 obreras/os de La Campagnola habían iniciado tiempo atrás en reclamo de indemnizaciones como una forma de presionar por estabilidad laboral (Expediente nº 419 / año 1951). Este fue un caso relevante tanto para el Tribunal, como para la Cámara Marplatense de Industriales del Pescado y el sindicato. Era un caso testigo que iba a sentar jurisprudencia en un sentido o en otro. En las memorias de la Cámara, analizadas en otro trabajo (Nieto, 2010), la corporación patronal se muestra preocupada por el posible resultado positivo de la demanda (XVI). No fue la primera ni la última reclamación colectiva de las obreras del pescado durante el período bajo estudio. Sin embargo, sí fue la más populosa, seguida por una reclamación colectiva de 1955 que agrupó a 25 obreras/os del pescado. Uno de los aspectos más relevantes de aquella sentencia lo brindan las argumentaciones que fundamentaron la decisión tomada por los jueces, donde emerge la intención de “despolitizar” y atomizar los reclamos judiciales, desincentivando las demandas colectivas ante la justicia del trabajo.

...la verdadera naturaleza de esta reclamación [decía Plate] no es la de solucionar un conflicto jurídico-individual del trabajo, conforme a la competencia de estos Tribunales marcada por el Art. 6º de la ley ritual, sino [sic!], de un problema colectivo o más aún político de trabajo, que debió ser canalizado para su solución ante los poderes encargados de velar por la adecuación y armonía en las relaciones generales del capital y del trabajo y no [sic!] buscar por vía de la justicia y mediante el expediente de la unificación de representaciones particulares una eventual aplicación forzada y artificiosa de la Ley que sirva de punta de lanza a reclamos que por justos y humanos que fueren no se hallan comprendidos en el ámbito concreto –textual o interpretativo– de la ley vigente sino que requiere una adecuación normativa que proteja y asegure sus derechos. (XVII)

Por su parte, Gulminelli juzgaba que el ámbito para la resolución de estos diferendos era el de la negociación colectiva, con sus convenios colectivos y comisiones paritarias, por lo cual consideró que:

la reclamación no puede prosperar por medio de una sentencia sino que la solución debe hallarse mediante convenciones colectivas que establezcan los procedimientos que las partes estimen adecuados para asegurar a un número determinado de trabajadores, aunque reducido en su número, un mínimo de días de trabajo en el año o en cada cosecha.- desde este punto de vista no titubeé en declarar que la cuestión planteada con la presente demanda tiene los caracteres de conflicto colectivo ageno [sic!] a la competencia de los tribunales del trabajo... (XVIII)

Por último el juez Bordini ratificó lo sostenido precedentemente por sus colegas:

Ya lo dije anteriormente que no encuentro que disposición legal alguna vigente en nuestra legislación ampare al reclamo de los actores, sin dejar de desconocer que el desarrollo de esta modalidad laboral,



trae consigo una serie de resentimientos, incomprendiones y luchas, que deben encauzarse y solucionarse por otra vía que no sea la de un diferendo judicial, vale decir la de los convenios colectivos, las de las comisiones paritarias, en que las posiciones opuestas de las partes, libremente discutidas, sean volcadas y estructuradas en un convenio bajo la protección tutelar del estado justicialista, encargado de dictar la paz y la justicia social con sus órganos competentes. (XIX)

Desde comienzos de los tribunales las obreras/os venían reclamando colectivamente por sus reivindicaciones y desde bien temprano las autoridades intentaron 'clarificar' el carácter individual de las demandas, como pudimos ver las obreras/os no fueron convencidas con esos argumentos judiciales. En una nota titulada "El Tribunal del Trabajo de Mar del Plata resuelve causas exclusivamente individuales", aparecida el jueves 12 de octubre de 1950 en el diario *La Capital*, se sostenía, como lo anunciaba su título, que aquella agencia se ocupaba de controversias obrero-patronales exclusivamente individuales, y aclaraba que era función esencial del Tribunal, "que no toma injerencia –conviene puntualizarlo– en los conflictos de carácter colectivo, en virtud de escapar a la órbita que encuadra su actividad" (*La Capital*, 12/10/1950).

Algunos aspectos de resistencia obrera que dejan traslucir las sentencias

Los conflictos judiciales entre patrones y obreros/as dejan entrever otros conflictos o un mismo conflicto en otros espacios sociales. Una de estas formas 'silenciosas' u 'ocultas' de lucha que emergen en las páginas de las sentencias ante demandas de obreras/os del pescado refieren al ausentismo. Detengámonos en el caso de las 168 obreras de La Campagnola, cuando el juez Gulminelli tiene que argumentar sobre la libertad con que las obreras/os de la empresa concurrían al trabajo refiere a la foja 711 del expediente donde el perito informa que "sobre 15.370 jornadas de mujeres hubo 1.564 ausencias, y en días de plena labor sobre una concurrencia de 188 obreras faltaron 56 o sobre una concurrencia de 65 faltaron 16"(XX). Este argumento que sirvió para rechazar la demanda obrera nos estaría informando posiblemente de la existencia como práctica generalizada del ausentismo obrero.

Otra forma no pública y poco visibilizada de protesta obrera fue el sabotaje. Una muestra de estas prácticas de resistencia obrera la podemos ilustrar a través del caso de la obrera Cecilia Pereyra. Esta operaria demandó por una suma de \$32.193,80 a la empresa pesquera Pescamar porque la despidió el 18 de enero de 1951, la demanda fue rechazada. Entre los motivos de la reclamación se enumeraban salarios adeudados, indemnización por despido, falta de preaviso, integración del mes del despido, aguinaldo y vacaciones. Según se sostenía en la sentencia, "en esa fecha [17 de enero], se descubrió que en varias latas destinadas a contener pescado elaborado, se había puesto diversos desperdicios, lo que motivó la consiguiente investigación.- Al día siguiente, un miembro de la firma, despidió a su representada, imputándole el hecho conocido"(XXI). La obrera se declaró inocente pero, según consta en la sentencia, la misma fue señalada como la responsable del hecho por otra obrera que "trabajaba a su lado 'hombro con hombro'"(XXII). En la sentencia se consideró que fue justo el despido de la obrera. El juez Gulminelli sostuvo que "Si bien la prueba aportada tiene referencia a una sólo [sic!] lata llenada por la actora con residuos, entiendo que debe tenerse por suficiente causa de despido la circunstancia comprobada, no solamente por la gravedad del comportamiento, sino por la repercusión que puede tener en el ambiente laboral la actitud que una situación de esta naturaleza provoca..."(XXIII). Este caso no solo nos ayuda a reconstruir una forma de resistencia obrera, sino que nos permite incursionar en las tensiones entre trabajadoras, pues justamente fue la denuncia de otra obrera la que viabilizó el despido de Cecilia.

La sentencia del caso "González c/ "Pescamar" S.R.L." nos brinda elementos para acercarnos y conocer un poco más sobre las experiencias obreras en el ámbito fabril y, obviamente, sobre los Tribunales del Trabajo. Gloria Riegas ("de González") se desempeñó como obrera de la empresa Pescamar entre el 7 de octubre de 1948 y el 28 de febrero de 1952, día en que fue despedida. Esta obrera fue delegada sindical desde abril de 1949 a diciembre de 1951, "causal de rozamientos con el principal y generadora del despido"(XXIV). Entre las razones del despido esgrimidas por la parte patronal, ésta sostuvo que

Gloria, “como obrera y delegada, era indisciplinada, discolpa e irrespetuosa no sólo ante la esfera patronal sino también en la sindical, que le valieron sanciones”, y que el despido fue correctamente dispuesto, pues aquel 28 de febrero la obrera “promovió un incidente mayúsculo, agrediendo de palabra a compañeras y al principal, Sr. Tarantino”, por lo cual pedía el rechazo de la demanda (XXV). Con la finalidad de determinar la legitimidad de la medida patronal tomada, y una vez reunidas todas las pruebas de una y otra parte, los jueces se dispusieron a fundamentar su sentencia, que adelantamos, fue favorable a Gloria, quien recibió su indemnización por despido. En su argumentación, el Dr. Cavallo evocó las palabras que la obrera había vertido en su “recordado libelo inicial”, donde manifestaba haber sido delegada sindical por elección “de sus propias compañeras”. En virtud de ese rol buscó que se cumplieran los cánones del convenio colectivo de trabajo “a favor de sus compañeras”, por lo cual “tuvo rozamientos con la patronal”(XXVI). Según Cavallo el examen de la demanda debía dividirse en dos ítems: 1º) la conducta de la obrera dentro de la fábrica; 2º) legitimidad de la ruptura del vínculo laboral. En torno al primer punto se reconstruyen una serie de hechos, entre los cuales se destacan los insultos que la obrera profirió primero a sus compañeras de trabajo Juana Catania y las hermanas Uorvalán y seguidamente al principal Tarantino aquel 28 de febrero. Según declaraciones de este último, la obrera en cuestión “lo tenía amedrentado”, por lo cual “la dejaba hacer lo que ella quería”. Por su parte las obreras insultadas, llamadas como testigos del hecho, si bien reconocieron que Gloria las había insultado, lo consideraron como un hecho común de la vida fabril y que ese hecho no había implicado interrupción en la marcha de la fábrica. Llegado a este punto, Cavallo expuso que

La conducta de la actora en sus funciones si bien de marcado carácter fuerte y al decir de sus propias compañeras era producto del exceso de celo por la misión encomendada no llevó a entorpecer la labor normal de la empresa y si también fue separada del cargo por el sindicato este hecho también es ajeno en absoluto al vínculo laboral creado, debido a su lucha por la interpretación de los cánones del convenio que las regía. (XXVII)

En relación al segundo punto, se considera no legítimo el despido. Finalmente se da lugar a la

demanda de la obrera.

En el caso “Pérez de Galera c/ Vda. De Manuel Pulgar”, que fue favorable a la obrera demandante, la parte demandada argumentó que “efectivamente procedió a despedir a la accionante. Que esa determinación fue fundada en un mal comportamiento, por actos de indisciplinación y por ser un elemento perturbador, habiendo intentado intimidar a sus compañeras de trabajo a producir menos en sus tareas” (XXVIII). Estos dos casos que, vistos desde la perspectiva patronal, refieren a la indisciplinación laboral de las obrera/os del pescado, nos hablan del empoderamiento de las operarias/os en sus lugares de trabajo, de las disputas y tensiones obrero-patronales en torno a los tiempos y las tareas, a los derechos y deberes mutuos.

Reflexiones finales

Durante el desarrollo precedente nos propusimos ilustrar las 'formas' y 'contenidos' de la conflictividad obrera que por lo general son descuidadas por las ciencias sociales. Las grandes huelgas son realmente importantes para entender la configuración de la clase obrera, como así también de la patronal, el estado y la sociedad toda. Una gran masa de investigaciones y monografías de científicos sociales así lo acredita. Sin embargo entre un movimiento huelguístico y otro, entre una huelga y otra siempre median procesos sociales cotidianos, 'rutinarios', 'poco significativos', es en ellos que se enmarcan los micro-conflictos obreros que crean las condiciones de posibilidad de los macro-conflictos, que son los que implican inflexiones en los procesos formativos de las clases. Mucho se sabe sobre las grandes luchas de la clase obrera en Argentina, pero poco aún de los pequeños y cotidianos conflictos que alimentan a las primeras. En este capítulo nos propusimos hacer un pequeño aporte en este sentido, ya que consideramos que del cruce entre los análisis de los procesos macro y micro los estudios sobre la clase obrera saldrán enriquecidos.

Las reclamaciones obreras presentadas ante el Tribunal del Trabajo nº 2 de la ciudad de Mar del Plata, particularmente las sentencias de los casos que implicaron a obreras/os del pescado, creemos, son bastante gráficas de algunos de esos micro-conflictos, también de las tensiones constituyentes y constitutivas de esta 'parte' de clase obrera y



del entramado estatal que el peronismo ayudó a alimentar suculentamente con prácticas plebeyas. Por medio de la cotidianidad conflictiva ese entramado estatal se fue configurando llenos de ambigüedades y zonas grises. Si, como dice Gramsci, la unidad de las clases dominantes coagula por los anudamientos del entramado estatal, observar y analizar el proceso de estatalización de lo social, con sus interrupciones, contradicciones y resistencias, sería equivalente a observar los procesos de formación/disgregación/neo-formación de las clases dominantes y subalternas, de sus debilidades y fortalezas.

Para la experiencia que elegimos reseñar, la ley 5.178 fue a la vez un punto de llegada y de partida de un proceso que implicó al conjunto de la sociedad y que creó un marco en constante redefinición y disputa que acompañó no solo al proceso de cristalización inestable del entramado estatal sino de las mismas clases subalternas. Pues aquella agencia fue parte del escenario que construyeron y en el cual se moldearon las clases sociales.

Por otra parte, las líneas precedentes, consideramos, representan al 'estado' como un territorio de y en lucha donde los oponentes, por medio de enfrentamientos en campo abierto, van tomando posiciones y armando trincheras de defensa. Parafraseando a un sociólogo argentino, más que *el poder del estado*, lo importante es *el estado del poder* entre las clases sociales, que las más de las veces queda oculto detrás de la máscara que es el estado en tanto fetiche. Así, las herramientas elaboradas por los nuevos grupos dirigentes (encumbrados en puestos oficiales) para sujetar a una multitud popular incandescente, fueron tomadas por el calor que irradiaba el incandescente magma subalterno y transmitidas a las manos domeñadoras. El calor volvió insujetable a las herramientas y con ellas a las clases subalternas.

(I) Como sostiene William Roseberry, la hegemonía puede ser entendida como un proceso de controversia, confrontación, tensiones y luchas entre grupos de la clase dominante y entre éstos y grupos de la clase subalterna (Lagos y Calla, 2007).

(II) En Brasil existe un amplio campo de estudios sobre la justicia del trabajo. Un interesante artículo es el de De Ussel Y Ordis (1974) sobre las estadísticas de las Magistraturas del Trabajo en España entre 1942 y 1972.

(III) En 1951 Dionisio A. Pereyra ofició de abogado del encargado de la firma Fabril Atlántica, el saldo fue negativo.

(IV) La Capital [nº especial 1955], “El Tribunal del Trabajo es un testimonio del ordenamiento jurídico-laboral del gobierno peronista”, p. 144.

(V) Los dos gráficos siguientes y el cuadro referente al total de movimientos administrativos del Tribunal del Trabajo nº2 fueron elaborados en base a los datos brindados por un artículo periodístico aparecido en un número especial del diario *La Capital*, el 25 de mayo de 1955, a los 50 años de su fundación y bajo el segundo mandato presidencial de Perón. Es el único registro que pudimos conseguir, por lo cual no pudimos disponer de los datos totales referentes al año 1955. Los expedientes iniciados en diciembre 1948 fueron incluidos en los índices del año 1949.

(VI) No contamos con los datos totales para el año 1955.

(VII) En el cuadro siguiente se podrán observar las dos series restantes que hacen al total de los movimientos administrativos del Tribunal.

(VIII) “La conciliación no queda excluida de los procedimientos del Tribunal del Trabajo. Cabe destacar que son muchas las demandas que los concurrentes resuelven sin llegar a agotarse las disposiciones legales. La justicia logra fuerza y realidad en la alternativa de la conciliación desde que se cumple así uno de sus objetivos primordiales: el advenimiento de las partes” (*La Capital*, 12/10/1950). Si tenemos en cuenta que entre 1948 y 1954 hubo 2185 causas iniciadas y 1713 sentencias, solo el 21,5% de los casos iniciados no terminaron en sentencia y solo dentro de ese porcentaje se pueden contar los casos de conciliación. Por lo cual la afirmación de que “son muchas las demandas” que terminar en conciliación puede ser parte de un dispositivo propagandístico para incentivar ese tipo de resolución, que por otra parte, como sostuvieron, era lo que los funcionarios de aquella agencia estatal buscaban.

(IX) Agradezco a la Prof. Laura Ruocco las gestiones realizadas en el Tribunal de Trabajo de Mar del Plata, que nos permitió acceder a los libros de sentencias entre 1948 y 1955. También agradezco al personal de la repartición estatal, a

Natalia en particular, que pese no disponer de un espacio para la consulta del material siempre nos “hacían un lugarcito” para que pudiéramos sacar nuestras fotos. Del conjunto de sentencias de 1948 a 1955 solo no se conservaron el libro de la Secretaría N°1 para el año 1952.

(X) Los abogados de la parte demandante fueron Aronna, Carlos F. M.; Cella – Rocha; Centeno – Zelaschi; Forcada Ruiz, Manuel; Hurtado, Luis; Lizascain – Lucero (12 casos); Lizascain, Dante F. H.; Lucero, Roque (3 casos); Márquez, Luis F. (2 casos); Márquez, Luis F. - Pertitta, Armando - Verzura, José; Mergante, Hernani; Pereyra, Dionisio A.; Renea, Efraín Francisco - Fernández Acevedo, Juan Luis; Sevilla, Jacobo (3 casos); Verzura, José A.; Zelaschi, Norbeto Carlos (2 casos).

(XI) Azorín, Gregorio (17 casos); Fonzo, Héctor A.; Jáuregui, Arnoldo P.; Llan de Rosos, Ernesto (2 casos); Márquez, Luis F.; Rodríguez Machado - Mauri - Nicolini; Tarantino, Héctor (5 casos); Tarantino, Héctor - Azorín Gregorio; Tarantino, Jacinto; Verzura, José A.; s/d (2 casos).

(XII) Verzura, José A. y Márquez, Luis F.

(XIII) Como pudimos ver en trabajos precedentes, algo similar ocurre con los espacios sindicales, donde la participación individual de las obreras en la cotidianidad del sindicato no guarda proporción con su importancia numérica en la producción, aunque sí cuando desarrollan movimientos huelguísticos masivos.

(XIV) Quinteros de Leguiza, Gabina Argentina y otros (12) [1950]; Garrido, María del Carmen y otros (17) [1950]; Arnal, Amelia Josefina y otros (168) [1952]; Soria, Margarita y otros (7) [1952]; Bidegain, María M. y otras (4) [1954]; Gándara y otros (11) [1954]; Galera, Libertad y otros (22) [1954]; Ridao, Isabel y otros (25) [1955].

(XV) En 1955 de las dos sentencias registradas una era colectiva y comprendía a 25 obreras/os del pescado, que vieron frustradas sus demandas por una sentencia judicial que las desestimó.

(XVI) Por medio de una carta elevada al Ministerio de Trabajo, los empresarios se quejaron por la reclamación iniciada por el personal de La Campagnola. Los industriales hicieron saber a las autoridades ministeriales que al mismo tiempo que se estaba negociando en el ministerio el aumento de salarios de emergencia, las operarias/os de la empresa más importante del sector, “prohijados por su Sindicato”, iniciaron juicios tendientes a percibir los jornales pedidos durante 1951. Es interesante destacar la simultaneidad de las tramitaciones obreras en dos escenarios estatales (uno dependiente del poder judicial otro del poder ejecutivo) ya que en otras experiencias los obreros optaron por seguir una lógica etapista. Al parecer, el reclamo obrero en etapas

otorgaba al empresariado ventajas para adelantarse en el recorrido de la petición, en ocasiones los patronos apelaban a los tribunales mientras los obreros estaban tramitando todavía sus reclamos en el Ministerio (Stagnaro, 2010). El remplazo de aquella lógica diacrónica por una sincrónica de actuación obrera, pateaba el tablero del juego estratégico empresarial. Fue una situación que, al parecer, incomodó sobremedida a los industriales del pescado, como lo expresaron en la *Memoria y Balance*, del período 1951/52.

(XVII) Tribunal del Trabajo n° 2, ARNAL AMELIA JOSEFINA y otras c/ “LA CAMPAGNOLA” s/COBRO DE SALARIOS EXP. N° 419.-F° 70.-L° 1°.- SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1951, pp. 12 [409].

(XVIII) Tribunal del Trabajo n° 2, ARNAL AMELIA JOSEFINA y otras c/ “LA CAMPAGNOLA” s/COBRO DE SALARIOS EXP. N° 419.-F° 70.-L° 1°.- SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1951, pp. 15-16 [412-413].

(XIX) Tribunal del Trabajo n° 2, ARNAL AMELIA JOSEFINA y otras c/ “LA CAMPAGNOLA” s/COBRO DE SALARIOS EXP. N° 419.-F° 70.-L° 1°.- SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1951, pp. 19 [416].

(XX) Tribunal del Trabajo n° 2, ARNAL AMELIA JOSEFINA y otras c/ “LA CAMPAGNOLA” s/COBRO DE SALARIOS EXP. N° 419.-F° 70.-L° 1°.- SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1951, p. 15-[412].

(XXI) Tribunal del Trabajo n° 2, PEREYRA C/ PESCAMAR - SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1951, p. 1.

(XXII) Tribunal del Trabajo n° 2, PEREYRA C/ PESCAMAR - SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1951, p. 2.

(XXIII) Tribunal del Trabajo n° 2, PEREYRA C/ PESCAMAR - SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1951, p. 3.

(XXIV) Tribunal del Trabajo n° 2, GONZÁLEZ C/ PESCAMAR - SECRETARÍA N° 1.-AÑO 1954, p. 14.

(XXV) Tribunal del Trabajo n° 2, GONZÁLEZ C/ PESCAMAR - SECRETARÍA N° 1.-AÑO 1954, p. 15.

(XXVI) Tribunal del Trabajo n° 2, GONZÁLEZ C/ PESCAMAR - SECRETARÍA N° 1.-AÑO 1954, p. 15.

(XXVII) Tribunal del Trabajo n° 2, GONZÁLEZ C/ PESCAMAR - SECRETARÍA N° 1.-AÑO 1954, p. 16.

(XXVIII) Tribunal del Trabajo n° 2, PÉREZ DE GALERA C/ VDA. DE MANUEL PULGAR - SECRETARÍA N° 2.-AÑO 1953, p. 340.

Relaciones salariales no típicas en tiempos del ¿fin? del trabajo. El caso de los pescadores costeros y los horticultores

M. Florencia Rispoli
CONICET - GESMar/UNMdP - UNLP
flor.rispoli@gmail.com

Introducción

El objetivo de este artículo es proponer una reflexión sobre dos actividades donde se destaca la prevalencia de relaciones salariales no típicas: el de los pescadores costeros y el de los horticultores (I). La importancia de retomar la discusión radica en la relevancia que representa en torno a los actuales procesos de reconfiguración laboral, del mercado de trabajo y de las significaciones sobre el trabajo. Tomamos en cuenta que la relación salarial surgió en el particular contexto de instauración del capitalismo como modo de producción y pasó a constituir el denominado “trabajo normal”. Este modelo, comúnmente tomado como referencia para definir a la relación salarial y fijar las normas del derecho del trabajo, remite a un tipo particular: el de la relación salarial fordista; sin embargo, esta forma nunca fue totalmente generalizada, ni siquiera en los países más industrializados (Neffa, 2003). Se parte de la consideración de que las relaciones que se establecen en los ámbitos productivos analizados remiten a la aparcería, que originalmente fue interpretada como un forma transitiva hacia la renta capitalista. Sin embargo, aunque basadas en modelos “pre salariales” continúan vigentes en un momento histórico en el que se discute el derrumbe (o la disolución) de la sociedad salarial en su sentido típico. Por esta razón, nos interesa dar cuenta de las condiciones sobre las que se sustenta la perdurabilidad de estos dos tipos de relaciones de trabajo no típicamente salariales: el “sistema a la parte” utilizado en la pesca y la “mediería” en el ámbito hortícola. Ambas actividades tienen en común su carácter de primarias; las dos formas productivas se dan sostenidas a partir de la explotación de recursos naturales (siendo en el caso de la pesca de tipo extractivo) y cuentan con un significativo margen de imprevisibilidad. Además

están orientadas a satisfacer la demanda del mercado, el producto de la pesca se dirige al mercado tanto interno como externo y las hortalizas, se comercializan mayormente en el mercado local.

El trabajo “a la parte” entre los pescadores costeros

En un artículo anterior donde indagaba sobre el trabajo entre los pescadores costeros de Puerto Quequén, planteaba que las representaciones positivas sobre el trabajo encontraban un límite en relación a la organización del trabajo y la forma de retribución: “es en su articulación con el mundo “del abajo”, la tierra que choca el “mundo del barco” para encontrar su valoración negativa, que va, no sólo de la *dureza* (II), *rudeza* del trabajo, sino de cómo se integra el trabajo con el trabajo-empleo” (Rispoli, 2009). Entre otras cuestiones, los trabajadores asumían como un problema el vínculo con los armadores en relación a los gastos que quedaban incluidos entre los costos “comunes” y, particularmente, las desventajas “formales” de trabajar “a la parte” (III) A partir de considerar la perspectiva de los actores (IV), pudo identificarse la forma retributiva característica de la pesca como un punto problemático en la valoración del trabajo. Nos estamos refiriendo al “trabajo a la parte” que implica la división de partes sobre la venta de la producción (una vez restados los costos de producción) que son distribuidos inequitativamente entre el capital y el trabajo. En esta instancia analítica, nos interesa reflexionar acerca del papel que detenta esta forma tradicional en un contexto contemporáneo, marcado por las relaciones salariales (con los beneficios que ésta conlleva) y su flexibilización (con las pérdidas que implica). La participación de parte de los trabajadores pescadores del régimen retributivo del que participan supone -en sus propios términos-

una “restricción”. Los aspectos que aparecen más frecuentemente reclamados tienen que ver con la falta de vacaciones pagas, de días por enfermedad, de sueldo demostrable para acceder a créditos (sobre todo hipotecarios, pero también personales), del beneficio del aguinaldo, entre otros. Es importante remarcar que no aparece cuestionada la retribución en cuanto a la naturaleza de la distribución desigual del producto del trabajo.

La forma retributiva descripta se ensambla con la organización del trabajo pesquero extractivo, donde es posible distinguir tres estamentos jerarquizados en función de su rol en la “empresa” o “aventura” pesquera: los propietarios de la embarcación o armadores, los capitanes del barco, conocidos como patrones de pesca, y los marineros propiamente dichos. No obstante, esta clasificación puede ser reducida a sólo dos actores sociales preponderantes: uno que representa al capital y el otro que representa al trabajo, sin desestimar las superposiciones existentes. Es decir, para llevar a cabo la actividad los pescadores se organizan en función de una unidad productiva pesquera entendida, en el sentido dado por Alegret (1987) (V), como la unión de un conjunto de individuos en función de unas relaciones de producción determinadas que utilizando una o varias embarcaciones y aplicando una adecuada estrategia de pesca desarrollan el proceso productivo pesquero del que depende su subsistencia y del que resulta su principal ocupación. En la organización productiva, se superponen diferentes divisiones del trabajo; en primer lugar una de índole sexual o de género, que excede la unidad productiva ya que implica una composición eminentemente masculina de ésta;(VI) una división técnica del trabajo materializada en la dicotomía patrón/marinero y una división de “carácter económico-social, a través de la cual se reafirma aquella [la división técnica] y que es la división armador-no armador” (Alegret, 1987). Una característica típica de esta organización resulta de la superposición entre las categorías de patrón y de armador; sin embargo en los casos analizados en

Puerto Quequén esta peculiar superposición ha dado lugar a otras formas en la que algún otro pariente ocupa ese lugar o, por otra parte a la contratación de un patrón de pesca no vinculado con la familia (Rispoli, 2007 y Rispoli, 2009).

Para Giasson (citado en Rubio Ardanaz, 1994) la organización de la actual producción pesquera se sustenta en las exigencias de la circulación impuesta por el sistema económico que es más amplio. En el mismo sentido se encuentra la tesis sostenida por Holm (1998) de que el desarrollo del mercado global del pescado durante los últimos 150 años proporciona un ejemplo significativo del papel de la política y la economía en el mercado internacional. En muchos de los lugares donde se lleva a cabo la actividad pesquera su desarrollo e integración al sistema capitalista fueron producto de un largo proceso continuo en el tiempo. Sin embargo, en la Argentina la organización del proceso extractivo pesquero nace de una situación diferente ya que por la propia historia del desarrollo del Estado-Nación y de su incorporación al sistema capitalista no existe una continuidad entre formas no capitalistas y capitalistas en el desarrollo de la pesca marítima. La actividad surgió tardíamente en Mar del Plata a partir de la década de 1940, a partir de la actividad de migrantes que trajeron su oficio y lo aplicaron para satisfacer la demanda de un mercado interno que cobró impulso. Desde sus inicios, y continuando la tradición que traían los pescadores desde sus países de origen, la retribución fue “a la parte” y su normativización se formaliza por primera vez en el convenio colectivo de trabajo de 1948 (Mateo, 2004). La actividad de las familias migrantes en concomitancia con la demanda exterior llevó al inicio de la pesca comercial a partir de mediados de los '60 y luego, su desarrollo estuvo condicionado por una serie de ciclos de auge, depresión y crisis (Pradas, 2006).

Desde la ya clásica bibliografía sobre antropología de la pesca se insiste en el énfasis igualitario que promueve la forma de organización por el trabajo y la forma de retribución que se asocia a ella, cumpliendo la función de desdibujar, a nivel simbólico la apropiación desigual que supone. Tal como apunta Acheson (1981) virtualmente en todo el mundo, los pescadores son pagados con una porción de las capturas lo que incrementa la motivación haciendo a la tripulación compañera en la empresa, a la vez que reduce el riesgo a los



propietarios que no tendrán que pagar si las capturas son pobres. Este autor nos llama la atención sobre dos efectos del sistema retributivo: por un lado, como la ganancia de la tripulación depende del éxito del barco, hay una tendencia a que éstos busquen los capitanes más exitosos, generando mayor competencia entre los capitanes, factor que también contribuye a la inestabilidad de la tripulación. Por otra parte, se asevera que inhibe la inversión de capital, porque los propietarios no reciben un retorno total de la inversión que hicieron; o sea, el propietario paga todos los costos, pero la tripulación recibe parte de los incrementos en los resultados de la captura (Acheson, 1981) (VII). Para el caso catalán, Alegret (1989) plantea que el proceso dinámico de transformación capitalista pone de relieve cómo el “control de la fuerza de trabajo continúa siendo el elemento que, en última instancia, determina las estrategias de desarrollo capitalista en el sector”. Ese control es implícito, y se da por el “mantenimiento de las organizaciones tradicionales del sector pesquero (Cofradías), así como por el mantenimiento del “sistema de distribución a “la parte” que intenta mantener entre los productores una ideología de la participación en los beneficios de la producción con múltiples consecuencias en el plano ideológico y político” (Alegret, 1989).

Retomando lo expresado en un trabajo anterior (Rispoli, 2007) nos interesa presentar algunos de los principales significados atribuidos al trabajo “a la parte”. Si bien la distribución del producto obtenido por la venta de la pesca producida por embarcaciones de bajo porte sigue pautas tradicionales y, aunque la forma que adquiere la misma resulta similar en el modelo capitalista y en el precapitalista, ocultan diferencias en cuanto a la función cuando es puesta en relación con la propiedad de los medios de producción. Según Sanchez Fernández (1992) el uso de este sistema dentro del modelo capitalista puede darse en una variedad de situaciones comprendidas en un *continuum* entre dos extremos. En uno de ellos el autor coloca a la propiedad familiar de los medios de producción con un tipo de reparto hacia el interior de la familia focalizado en la reproducción del grupo, que no implica la extracción de plusvalor. En este caso el sistema a la parte colaboraría en mantener la unión y el interés por una empresa común a los diferentes miembros de la unidad productiva que estaría relacionada con los vínculos familiares. Mientras que el otro extremo

se daría cuando la propiedad de los medios de producción está alejada de los productores directos y el porcentaje en el cual los capitalistas o dueños participan en el producto es muy elevado.

En la literatura especializada, suele mencionarse como factores que implican una ventaja del pago a la parte dentro de un contexto capitalista el hecho de que disminuye la necesidad de control sobre el trabajo; que aumenta en la intensidad de trabajo por parte de los trabajadores, que intensifica el esfuerzo; que sustenta una ideología de participación en la pesca como empresa común, típica de modos precapitalistas; que traslada a los pescadores el “riesgo” capitalista sobre la producción que, es incierta. Al aumentar la motivación de los trabajadores, pero también reducir el riesgo del dueño, es definida como una forma híbrida del salario. El sueldo depende de las condiciones técnicas de la producción, de su volumen y de las funciones particulares realizadas en el proceso de trabajo (capitán, cocinero, etc.) por lo que este sistema de distribución parece una remuneración justa a simple vista, basada en el esfuerzo colectivo y en las cualificaciones de cada uno. Sin embargo Giasson concluye en que genera una reproducción parcial de los productores contribuyendo a fetichizar su autonomía a medida que crece su dependencia frente a los empresarios capitalistas: “el sistema de remuneración a la parte permite al capitalismo no tener en cuenta el costo real de la fuerza de trabajo”(Giasson citado en Rubio Ardanaz, 1994).

El caso de la “mediería” entre los horticultores

Otro ámbito productivo donde actualmente pueden encontrarse relaciones comparables en algunos aspectos -no en todos- a las relaciones establecidas por el sistema a la parte es el de la producción hortícola. A pesar de estar vinculada a la agricultura, la problemática de la horticultura tiene características propias y una dinámica que no

se subordina a la agrícola propiamente dicha. Entre esas características se destaca la mediería como forma de contratación laboral que -aunque no es excluyente, ya que se combina con otras formas asalariadas- adquirió en los últimos años una gran visibilidad. Gran parte de su importancia radica en el rol predominante que tuvo en la expansión de la horticultura en los más importantes cordones hortícolas de Argentina en las últimas décadas (Diez y Cittadini, 2000).

El arrendamiento implica el uso de la tierra para la agricultura mediante el pago de una suma de dinero, mientras que en la aparcería se estipula el pago de un porcentaje de lo producido ya sea en dinero o en producto. Por su parte, la mediería como forma que asume la aparcería en tanto sistema con participación del producto ocasiona una serie de ventajas para el empleador tales como, eludir las obligaciones económicas de la contratación bajo dependencia, reducir costos y minimizar riesgos debido a que se comparten con el mediero y transformar los costos laborales en costos variables, trasladando hacia abajo las fluctuaciones de rentabilidad (Benencia, 1994 y Ringuelet *et al.*, 1991). Entre quienes investigan el tema existe acuerdo en considerar a esta modalidad de trabajo como funcional al desarrollo de la expansión capitalista en el sector, no aceptando que se la considere como una relación pre-capitalista ni tampoco como una etapa de transición hacia formas más evolucionadas de trabajo.

En cuanto a la organización de la producción hortícola, se observa, también, una superposición de diferentes divisiones del trabajo, que responden a la clase (en relación a la propiedad de los medios de producción), al género y la edad, en relación a la incorporación de trabajo familiar en el modelo productivo y, también, a las cuestiones étnicas en relación a las sucesivas oleadas migratorias que fueron incorporando población en los cinturones verdes. Suele vincularse la expansión de la mediería con la llegada de

migrantes bolivianos y de provincias del norte de nuestro país a partir de la década de 1960 (Ringuelet *et al.*, 1991). Un tema que se desprende de lo que estamos tratando, refiere a la presencia de la familia en la organización productiva hortícola, el mediero organiza la producción contando con la fuerza de trabajo de su familia, por lo que en sí la situación de mediería no sólo encubre el trabajo del mediero propiamente dicho sino el de su familia, en los casos en que sea necesario el mediero se encarga de contratar mano de obra transitoria, que queda a su cargo (Benencia, 1994). Un aspecto de particular mención es que la relación de mediería queda fuera de la legislación aunque la actividad hortícola (asalariados) y la aparcería estaría regulada por el régimen de trabajo agrario. Formento y Ferrazzino (s/f) analizan las consecuencias jurídicas, sociales y políticas de la implementación del decreto ley 145/2001 -de breve aplicación, ya que fuera derogado- por el que se entendía la relación de mediería como de carácter asociativo empresarial y no laboral, con las consecuencias que esto conlleva para los medieros.

Comentarios sobre los factores productivos

En términos teóricos, tanto la retribución a la parte como la mediería pueden considerarse como exponentes de la variedad de formas que asume la aparcería. Cuando Marx trata en la tercer parte de *El Capital* la génesis de la renta capitalista la sitúa como una forma de transición entre el feudalismo y la renta capitalista: “Como forma de transición de la forma primitiva de la renta a la renta capitalista podemos considerar el sistema de la aparcería, en que el cultivador (arrendatario) pone además del trabajo (propio o ajeno) una parte del capital de explotación y el terrateniente, además de la tierra, otra parte del capital necesario para explotarla (por ejemplo, el ganado) y el producto se distribuye en determinadas proporciones, que varían según los países, entre el aparcerero y el



terrateniente. El arrendatario no dispone, en estos casos, del capital necesario para una explotación capitalista completa. Esto, por una parte. Por otra, la parte del producto que el capitalista percibe no presenta la forma pura de la renta. Puede que de hecho incluya en ella los intereses del capital por él desembolsado y además una renta. Y puede también ocurrir que, en realidad, absorba todo el trabajo sobrante del colono o le deje a éste una participación mayor o menor en él. Pero *lo esencial es que aquí la renta no aparece ya como la forma normal de la plusvalía* (VIII). De un lado, el aparcerero, ya emplee trabajo propio o ajeno, tiene derecho a percibir una parte del producto no en su calidad de obrero, sino como poseedor de una parte de los instrumentos de trabajo, como su propio capitalista. Por otro lado, el terrateniente no reivindica su parte exclusivamente en virtud de su derecho de propiedad sobre la tierra, sino también en concepto de prestamista de un capital” (Marx, 1987).

En cuanto a los factores de producción, Tortella (1987) presenta la clásica distinción de Adam Smith en tierra, capital y trabajo, dando cuenta de que podría hacerse una simplificación ya que por las manipulaciones de la que ha sido objeto el factor tierra ya no sería considerado un factor natural “puro” sino un factor de capital. U n a cuestión similar ocurre con el factor trabajo que cada vez más constituye “capital humano”. Sin embargo, la ventaja analítica de la clasificación tripartita radicaría en distinguir entre factores naturales (tierra) y bienes de producidos producidos (capital); en la distinción entre factores animados (trabajo) y los inanimados y; lo que nos interesa especialmente: que a cada factor le corresponde con un tipo de remuneración económica: a la tierra la renta de la misma, al trabajo el salario y al capital el interés. Por su parte los tres factores se corresponden con las tres divisiones sectoriales de la actividad económica: primaria, con el principal factor de producción la tierra y el ejemplo clásico la agricultura; secundaria, donde lo es el capital y la

industria lo caracteriza y la actividad terciaria, con el predominio del factor trabajo que correspondería en este modelo a los servicios. En el ámbito de la pesca, sin embargo se da un caso particular ya que el factor tierra no estaría representado típicamente debido a la propiedad comunitaria y el acceso común a sus recursos. Los recursos pesqueros constituyen un bien común si tenemos en cuenta la clasificación de los bienes según los criterios de rivalidad y exclusión. Los bienes comunes se asemejan a los públicos en la dificultad de excluir a otros consumidores; mientras que con los bienes privados comparten la rivalidad (Bertolotti *et al.*, 2008). Por su parte, actualmente, en el ámbito productivo hortícola platense se registra una situación particular por la cual los productores no son los propietarios de la tierra (García y Kebab, 2007), situación que implica una complejización por la cual el productor arrienda la tierra pudiendo reservarse una porción para producir él mismo con sus propios peones o tanteros, mientras que otra u otras partes de la tierra pueden ser concedidas en mediería, donde el mediero a su vez puede contar con sus propios peones.

En relación a la producción Tortella (1987) sostiene que el avance tecnológico aplicado a la misma se traduciría en una mejora de la eficiencia técnica, pues las empresas con los mismos factores productivos podrían producir mayor cuantía de bienes y servicios o alternativamente, se producirá la misma cantidad de producto que antes utilizando menos factores de producción. El caso de la pesca costera revela según lo indagado en Puerto Quequén una paradoja: mientras en las últimas tres décadas se ha dado una creciente incorporación de tecnología (sonda, radar, gps, radio) que posibilitaría una explotación más “eficiente”, en las lanchas amarillas la forma en que se organiza el trabajo a bordo no ha cambiado significativamente, excepto por una intensificación del tiempo de trabajo, cuestión que se relaciona con la situación (disminución) de los recursos. En el ámbito

hortícola la incorporación de tecnología ha jugado su papel en la transformación de los “modos de hacer” considerados tradicionales con una consiguiente intensificación de la producción (invernáculos, agrotóxicos y riego por goteo). Sin embargo la naturaleza misma de estas actividades impiden eliminar todas las impredecibilidades a las que están sujetas. No resulta casual que en un ámbito y en otro sean recurrentes las apreciaciones en tanto al carácter fortuito y azaroso de cada actividad (Waisman *et al.*, 2008 y Rispoli, 2009). Se aprecian diferencias en cuanto a la valorización de las diferentes posiciones estructuralmente posibles en cada rama de actividad (entre el pescador y el armador, y entre el mediero y el productor); estas diferencias pueden deberse a la distancia estructural (y en términos económicos en cada caso), y a la posibilidad percibida como real de cambiar de posición (Waisman *et al.*, 2008). Al tiempo que, para los medieros arrendar constituye la forma de alcanzar la posición de productor, por su parte, entre los pescadores no existe tanta rotación o perspectiva de ascender socialmente a la posición de armador (excepto coyunturas particulares), y en los casos puntuales analizados en que se invirtió en el sector la experiencia no fue considerada favorable. Sin embargo, se encontró que los trabajadores-pescadores invirtieron excedentes en emprendimientos fuera del sector (Rispoli, 2009).

El factor trabajo desde una perspectiva económica clásica consiste en cualquier la actividad humana encaminada a satisfacer una necesidad. Lo que lleva a considerar el problema: ¿hay alguna actividad humana que no esté encaminada a satisfacer una necesidad? Smith va a sostener que es el trabajo el que proporciona la “medida invariable de valor” para el intercambio. Aquí es interesante retomar la pregunta “¿qué es lo que le permite a este autor y en general a la economía política clásica suponer la invariabilidad natural del trabajo?”, a lo que responde que esto remite al hecho de considerar a al trabajador como

“propietario” natural de su trabajo, siendo éste el único “bien” que posee para reproducirse, mientras que el terrateniente posee la tierra y el capitalista el capital. De este modo se instaura el discurso del sujeto económico en términos de propietarios de bienes recíprocamente necesarios que se intercambian y que por lo tanto son constitutivos del orden económico, y que la persecución de los intereses de los sujetos económicos de cada parte involucrada no implicaría la emergencia de conflicto mutuo entre ellos, sino la tendencia hacia un orden “natural” (Trincheró y Balazote, 2007).

A través del recorrido propuesto -tomando en consideración dos ámbitos productivos diferenciados, cada uno con un desenvolvimiento histórico particular del que no dimos debida cuenta en esta oportunidad-, tuvimos como simple objetivo intentar hacer más visible algunos de los mecanismos que persisten en la actualización de las desigualdades. Las formas de retribución por el trabajo basadas en modelos pre-salariales, el énfasis igualitario y el supuesto carácter asociativo actúan en desdibujar a nivel simbólico la apropiación desigual sobre el producto del trabajo que impone el capitalismo; pero también aportan un alto margen de flexibilidad en actividades con un grado significativo de incertidumbre. Más allá de los avances tecnológicos la pesca costera y la horticultura están signadas por la imprevisibilidad del proceso productivo. Estos rasgos característicos potencian la capacidad de contracción y la expansión de las actividades en función de necesidades o coyunturas particulares.

Discusión

Si retomamos el planteo de Marx con el que iniciábamos el apartado anterior, surge la inquietud sobre cuál puede ser el sentido que cobran estas formas derivadas de la aparcería en el contexto actual de desarrollo del capitalismo y de las discusiones acerca del fin del trabajo. Esto nos lleva a preguntarnos ¿qué ocurre cuando el aparcerero sólo está aportando su mano de obra libre, cuándo esta



supuesta relación asociativa está encubriendo una relación salarial? ¿Cuáles son los motivos por los que estas formas de organización perduran, se redefinen y siguen siendo funcionales al desarrollo del capitalismo? Las formas de contratación discutidas se sustentan en una concepción de la división del trabajo en la que la ganancia es “justamente” repartida en función del aporte de cada uno, a pesar de que la misma tiende a fijar y reproducir las desigualdades entre las clases en función de la propiedad de los medios de producción.

Frente a la proliferación y expansión en el contexto actual de redefiniciones en torno al mundo del trabajo y la sociedad salarial, contamos con el aporte de las tesis propuestas desde el marco de la antropología marítima para explicar la persistencia (y los beneficios) que conlleva la retribución a la parte entre los pescadores. Para el caso de los horticultores, repasamos a la mediería como una forma, en algunos casos privilegiada, de contratación laboral en relación con la expansión de una actividad. El capitalismo, aunque basado en el trabajo asalariado por la venta de tiempo de trabajo, encuentra formas de reproducirse y ampliarse incluyendo formas no estrictamente salariales, incorporando modos previos de producción. Este hecho de coexistencia y articulación aporta una complejidad que debería ser recuperada en las discusiones que tratan la transformación de la sociedad salarial, a la vez que supone un renovado interés por profundizar sobre los nuevos sentidos que asumen las formas que no “llegaron” a constituirse en el denominado trabajo “normal” en el capitalismo contemporáneo. Autores como Harribey (2001), sostienen que en realidad la crisis del trabajo corresponde más a una crisis en las relaciones sociales, por lo que el discurso sobre el fin del trabajo, confunde la reducción del trabajo alienante con la negación del trabajo como principio genérico. En función de postulados como este, seguir profundizando en el análisis de los casos aportados contribuiría en interpretar los nuevos sentidos sobre el trabajo que pueden llegar a constituirse en un sistema simbólico-cultural donde predominan formas diferenciales de trabajo no necesariamente marcados por el modelo salarial fabril. Al tiempo que los trabajadores plantean la necesidad de transformación en relaciones salariales por los derechos y garantías que la misma proveería.

(I) El tratamiento de los referentes está condicionado por el tema de tesis doctoral en curso (UNMdP-CONICET) sobre pescadores de Puerto Quequén, bajo la dirección del Dr. Mateo y por la participación en el proyecto “Trayectorias de los actores sociales en el espacio social rururbano platense, sus representaciones y sus prácticas” (UNLP) dirigido por la Lic. Attademo.

(II) El resaltado es del original.

(III) Para ampliar este punto véase Rispoli 2009: pp. 205.

(IV) La investigación se encaró desde una perspectiva cualitativa.

(V) Y también usado, por ejemplo, en Mateo 2004 y Rispoli 2007.

(VI) Actualmente este aspecto está en transformación ya que cada vez son más las mujeres que incursionan en la pesca, y para 2009 ya son varios los pescadores que en algún momento han trabajado con embarcados con alguna mujer; aunque no desde Puerto Quequén.

(VII) Véase también Alegret, 1987 y Sanchez Fernandez, 1992.

(VIII) El resaltado es nuestro.

Condiciones de trabajo de las mujeres obreras de la industria del pescado.

Mar del Plata (1942-1956)

Laura Ruocco
UNMdP - CONICET - GESMar
lauraruocco@hotmail.com

Introducción

En el presente ensayo realizamos un relevo sobre las condiciones de trabajo de las mujeres obreras de la industria del pescado. Consideramos como un elemento distintivo que la industria con mayor concentración obrera de la ciudad empleaba prioritariamente mano de obra femenina, lo cual nos induce a estudiar las razones por las cuales se prioriza el empleo de mujeres. Nuestro objetivo reside en conocer el desarrollo de las condiciones de trabajo de las obreras desde el momento en que se crea el sindicato en 1942 hasta la proscripción de peronismo en 1956. En principio realizamos un estudio comparativo entre las condiciones salariales femeninas y masculinas dentro de la misma rama y las tareas por sexo. Por otra parte indagamos sobre la vida gremial en esta industria, estudiamos el modo en que las diferentes corrientes que condujeron el sindicato contemplaron el trabajo femenino. Dentro del periodo abordado destacamos tres momentos diferentes en base a las corrientes que lograron la conducción del sindicato. Un primer momento comienza en 1942 y se extiende hasta 1948 donde predomina una corriente anarcosindicalista en el gremio, en disputa con el comunismo y con la creciente corriente peronista que en 1946 ya manifestaba su presencia entre las obreras del pescado. Un segundo momento en el cual el peronismo se impone en el sindicato desde 1948 hasta 1955, lo que manifiesta al menos dos tendencias que se encontraban en disputa entre las trabajadoras, una corriente que apoyaba al nuevo sindicato de lineamiento peronista y la resistencia de un sector de las obreras que se identificaban con la pionera corriente anarcosindicalista. Un tercer momento analizado es entre 1955 y 1956 donde, con el peronismo proscripto, el sindicato vuelve a manos de los dirigentes que se identificaban con las banderas del autonomismo y anarquismo, luego de que la masa obrera conociera el significado del peronismo para su clase, pero que ahora se

encontraba en la clandestinidad. Con esto queremos dejar asentado que a nuestro entender no se puede abordar el estudio del desarrollo del movimiento obrero solamente desde las corrientes dirigentes del sindicato, sino que se deben contemplar las demandas y las diferentes corrientes que se expresaban entre la masa de trabajadoras y trabajadores de esta industria. Nos interesa conocer los cambios en las direcciones sindicales para saber si es posible vincular la dirigencia sindical con las condiciones del trabajo femenino, es decir, estudiar la manera en que las diversas corrientes sindicales abordaban el trabajo femenino.

Metodológicamente, nuestro estudio se concentra en la comparación de los convenios colectivos de trabajo de esta industria entre 1942 y 1956 para poder abordar el desarrollo temporal de las condiciones laborales de la mano de obra femenina y establecer algunas comparaciones con el empleo masculino en la misma rama. En la medida que otras fuentes nos permitan, también indagaremos si lo acordado en los convenios se condice con las reivindicaciones obreras, particularmente con aquellas que se relacionaban al trabajo femenino. Por otra parte advertimos que es necesario considerar el cumplimiento real de los convenios. Para lo cual proponemos a futuro analizar los diferentes mecanismo a los cuales recurre la clase obrera para hacer cumplir sus demandas, sea por medio de las huelgas o utilizando algunos mecanismos instrumentados por el Estado, como los Tribunales del Trabajo durante el peronismo. Los puntos que observaremos sobre las condiciones de trabajo de las mujeres refieren al tipo de tareas de la mano de obra femenina, al reconocimiento salarial, al horario de ingreso y egreso al trabajo, a las condiciones de higiene, a la ropa y herramientas de trabajo y al reconocimiento por maternidad, entre otras reivindicaciones particulares que se relacionan con el trabajo de la mujer obrera.

El rol de la mujer en la producción de pescado

Desde sus comienzos, la industria del pescado fue la principal de la ciudad. Sin embargo, poco se sabe sobre el rol que las mujeres ocuparon en esta industria. En las primeras décadas del siglo XX comienzan a desarrollarse los primeros establecimientos dedicados principalmente al salado y conserva de pescado, especialmente de la anchoa. Desde entonces, las mujeres conformaron el grueso de la mano de obra contratada para esta rama. Esta industria encuentra su pleno desarrollo entre los años treinta y cuarenta, impulsada por el proceso de sustitución de importaciones al que se le suma la demanda norteamericana de un producto en particular(I). En este marco se crearon las condiciones para que la industria del pescado local pegara un salto adelante que posicionaba a la ciudad como el principal centro de elaboración de pescado a nivel nacional.

El trabajo en la industria del pescado fue la principal fuente de empleo para las jóvenes mujeres de la ciudad(II). Al interior de cada establecimiento, la mano de obra femenina representaba entre el 85 y 90% del total de los trabajadores, muchas de las cuales eran mujeres menores de edad (Molinari, 1998 y Martín, 1994). Por lo tanto el trabajo masculino representaba entre un 15 o 10% del empleo de esta industria. Las obreras, hacinadas en largas mesas de madera y con los pies húmedos recubiertos de restos de pescado, realizaban el descabezado y eviscerado del animal y preparaban los toneles de sal. Este trabajo pestilente y agotador se realizaba en forma monótona durante largas horas de trabajo. Como detallaremos en adelante, las mujeres realizaban el grueso de las tareas de la industria, sin embargo cobraban un salario inferior al del hombre. En la distribución del trabajo, las tareas femeninas eran las menos remuneradas. A esta condición de salario desigual, en desmedro del trabajo femenino, se le sumaban las interminables jornadas de trabajo, estar paradas durante largas horas y luego tener que volver al hogar a seguir realizando multitudinarias labores domésticas.

Las condiciones de trabajo de las obreras a principios de los años cuarenta no eran proporcionales al desarrollo que estaba logrando esta industria, favoreciendo desproporcionalmente a la parte empresarial. Reinaba entre las obreras la precariedad descrita en el párrafo anterior. Pero,

como aconteció a nivel nacional, el desarrollo industrial derivó en la concentración obrera, la concentración obrera en circulación de ideas sobre el reconocimiento de sus derechos como sujetos fundamentales de la producción y en organización gremial. En este contexto es donde los obreros se organizaban bajo ideas comunistas y anarcosindicalistas, siendo esta última corriente la de mayor inserción comprobable en el caso particular del pescado. Las obreras de esta rama van a protagonizar activamente las luchas que se desataron fundamentalmente a partir de 1942. En septiembre de 1942 se desató una importante huelga que paralizó a la ciudad y que mantuvo el conflicto a lo largo de un mes (Nieto, 2008). Este conflicto culminó en el convenio de trabajo en el que se reconoce la creación del primer sindicato, el Sindicato Obrero de la Industria del Pescado (SOIP) y en cual se refleja la participación femenina.

Participación femenina en la vida gremial

Los interrogantes que surgen en base a los avances en el plano reivindicativo son ¿Quiénes participaban de los contrapliegos obreros? Respecto a este interrogante podemos confirmar por la prensa contemporánea que las asambleas convocaban a multitudes de obreros y obreras de dicha industria, a su vez también participan de las asambleas, en calidad de apoyo, otros gremios enmarcados en la Unión Obrera Local, que era la central autónoma que los nucleaba hasta 1948.

“El Sindicato Obrero de la Industria del Pescado, en la asamblea realizada ayer a la cual concurrieron más de 1.500 personas resolvieron por aclamación, sin ningún voto en contra, declarar la huelga por tiempo indeterminado, a consecuencia de la negativa patronal en el sentido de atender el pedido de mejoras. El paro afecta a 3.000 obreros y obreras” (El Atlántico 7/10/1942)

“Los obreros de la Industria del Pescado, actualmente en conflicto, rechazaron en la magna asamblea realizada ayer en el local de la Casa del Pueblo, la contestación patronal al pliego de condiciones, presentado a los mismos, y resuelve seguir sosteniendo íntegramente el pliego presentado por el gremio. Esta resolución fue



tomada por absoluta unanimidad, sin que mediara ninguna opinión en contra, lo que demuestra la opinión de los trabajadores en huelga de seguir la lucha hasta el triunfo... Esta firme resolución del gremio en conflicto motivada por la absurda contestación patronal, determina la posición a seguir por los Sindicatos autónomos.” (El Atlántico 14/10/1942).

“Una entusiasta y numerosísima asamblea realizaron hoy en la Casa del Pueblo los obreros de la Industria del Pescado. La asamblea a la cual concurrieron miles de obreros, entre ellos centenares de obreras marplatenses, resolvió por unanimidad aprobar lo actuado por la comisión y la Unión Obrera Local de Sindicatos Autónomos.” (El Atlántico 17/10/1942).

Resaltamos la expresión que destaca la participación de 1500 personas, con lo cual se refiere a la mitad del personal empleado en dicha industria. Por otra parte expresa “La asamblea a la cual concurrieron miles de obreros, entre ellos centenares de obreras marplatenses, resolvió por unanimidad...” en donde se destaca la magnitud de las asambleas resolutivas y la participación femenina.

“Quizás el hecho más notable, más importante de la organización del gremio del pescado ha sido la participación de la mujer. Desde los comienzos fue ella la primera en dar a la lucha el aporte formidable de su entusiasmo y su valentía, y ahora consolidado ya el sindicato, es ella también su más firme puntal.

Y es que la mujer obrera, la víctima más grande de la sociedad actual, doblemente esclava en la fábrica y en su casa, empieza a despertar.

La obrera moderna que interviene en la producción a la par del hombre, que como él tiene que luchar para mantener a los suyos, comprende que como él tiene los mismos derechos y obligaciones.

Como trabajadora tiene que ocupar su puesto de lucha en la fábrica o el sindicato, luchando codo a codo, de igual a igual con sus compañeros de explotación.

Tiene que terminar de una vez por todas aquello de que el sindicato o la organización son cosas para los hombres nada más... Como mujeres y como obreras seamos la vanguardia digna y combativa de la clase trabajadora.” (El Obrero del Pescado, Año 1, N° 1 Marzo de 1943).

Esta nota publicada en 1943 en la prensa del sindicato es una manifestación no solo de la participación de la mujer en los asuntos gremiales, sino también de las aspiraciones de sus pares mujeres, quienes redactan la nota. Se manifiesta una conciencia de explotación, de la situación de desigualdad a la que está sometida la mujer en el lugar de trabajo, así como también la necesidad de superar la marginación en el ámbito de lo privado y de lo social, es decir en su casa, en la fábrica y en el sindicato.

“Hacían las Asambleas en la casa del Pueblo, ahí en la Diagonal Pueyrredón. Si no ibas a las Asambleas, al otro día las delegadas no te dejaban entrar a trabajar. La mayoría de las delegadas eran mujeres... Había una mujer que medía como 2 metros de alto, era como un ropero de tres cuerpos, ella era la capa de la pandilla. Cuando se declaró la huelga general por aumento en el pescado y por la formación del sindicato, se recorrían las calles del puerto, si las mujeres encontraban a algún albañil trabajando lo bajaban de la obra y lo cagaban a palos por no respetar la huelga. Por lo general en las asambleas los beneficios que se pedían eran aumentos y lo conseguían. Se pedían mejores condiciones para las horas de trabajo, descanso y menos horas de trabajo. Las mujeres hablaban, nunca me voy a olvidar una vez que una mujer levantó la mano y dijo 'yo quiero decir que no voy a decir nada'. Pero si, las mujeres hablaban, había mujeres que discutían mucho” (Entrevista Victoria Zuzek) (III).

En 1948 el peronismo clausura el SOIP y crea la SOIPyA (Sociedad Obrera de la Industria del Pescado y Afines) adherida a la CGT. Publicamos una serie de citas textuales que presentan un panorama complejo sobre el arribo del

peronismo en el pescado. La clausura del local anarcosindicalista refleja que la llegada del peronismo se tuvo que imponer de forma abrupta, por lo cual es un indicio de fuerte disputa y resistencia de una parte de la masa obrera que rechazaba al peronismo. En esta cita se expresa el accionar del peronismo para combatir a las tendencias opositoras:

“Las trabajadoras del pescado sufrieron persecuciones, despidos y detenciones en mayor medida que las demás. En parte se debió a que su sindicato adherido a la UOL también presentó resistencia a las nuevas prácticas gremiales y a su absorción por el peronismo” (Molinari, 1998: 20).

Por el contrario, la prensa peronista, presentaba un panorama de grandes avances y participación de los trabajadores del pescado en la nueva estructura sindical vinculada con el aparato peronista:

“La espontánea colaboración de los obreros y obreras de la industria del pescado, que día a día se traduce en nuevas afiliaciones... En un constante anhelo de superación y deseando que nuestra organización ocupe el verdadero lugar que le corresponde a todo gremio que interpreta el verdadero sentido de organización de los mismos, las obreras y obreros de la Industria del Pescado, para que esto sea el esfuerzo de todos, deben hacer llegar a la Secretaría de esta entidad, en forma personal o por correspondencia, sus respectivos puntos de vista que contemplen las necesidades y problemas de los diferentes establecimientos del pescado” (La Mañana, 4 de Junio de 1948: 3).

“El secretario de la sociedad de la industria del pescado y afines [SOIPyA] convoca a reunión extraordinaria a los delegados obreros de todas las fábricas... con el objeto de considerar importantísimos asuntos que se relacionan con la marcha de la organización. Los primordiales temas que se han de tratar en tal reunión, son los siguientes: Aumento de la cuota, Organización interna de la fábrica y otros asuntos”

“Un grupo de obreras, por su parte, elevará varias sugerencias destinadas a lograr el fortalecimiento del gremio y a la incorporación de todos los obreros y obreras de la industria del pescado. El esfuerzo de las obreras es en este sentido plausible y habrá de ser recibido con satisfacción por la asamblea...” (La Mañana, 4 de Julio de 1948: 4).

Sin embargo, la disputa entre las dos tendencias gremiales estaba abierta en lo cotidiano. En esta cita, el nuevo dirigente gremial alineado con el peronismo denunciaba la ofensiva de las corrientes desplazadas que atacaban a los nuevos dirigentes:

“El secretario general, Rodolfo Giannini, y miembros de la C. A. de la SOIPyA se acercaron a las oficinas de la redacción del diario La Mañana... denunciaron la 'intromisión perturbadora de elementos extremistas' en el gremio, que actuaban con el objeto de calumniar a los dirigentes de la Sociedad por administración dolosa”

Encontramos entonces, al menos dos percepciones entre las obreras del pescado. Una corriente que caracterizaba al peronismo como autoritario y veedor de un modelo conciliador de clases que apaciguaba los avances de la clase obrera poniendo fin a la organización autónoma del gremio clausurado (IV). Y la otra perspectiva que valora al modelo peronista fundamentalmente por las importantes leyes favorables a la parte obrera (vacaciones pagas, salarios mínimos, licencias por maternidad y matrimonio, entre otras), la participación de la mujer en el sufragio y principalmente el ascenso social de los trabajadores en cuestiones concretas, como la posibilidad de acceder a una vivienda propia con facilidades proporcionadas por el Estado (V). En adelante veremos lo que reflejan los convenios del pescado en términos salariales y condiciones de trabajo, remitiéndonos específicamente a la situación de las mujeres.



Salario femenino

“Después de extensa deliberación, los assembleístas acordaron continuar la huelga, que afecta a todos los obreros de las fábricas de conservación de pescado, por no contemplar la propuesta patronal, según expresaron, las aspiraciones del gremio. La divergencia esencial estriba en el salario de las obreras, establecido en el pliego en \$4,50, en tanto que los industriales lo fijan en 3,40. Las comisiones de los demás gremios obreros de la Casa del Pueblo se reunirán al efecto de convenir la forma más práctica de prestar su solidaridad a los obreros de la industria del pescado.”

La Nación 14/09/42

La opresión del género femenino es funcional a las clases dominantes en cuanto intentan extraer la mayor explotación de las mujeres al incorporarse al mercado de trabajo. Esto se refleja en el salario inferior de las mujeres en la industria del pescado. En adelante exponemos el desarrollo del salario femenino en dicha industria desde 1942 a 1956.

Cuadro I

SALARIOS POR CONVENIO							
(por jornada de trabajo)							
	Antes de 1942	SOIP 1942	SOIP 1944	SOIP 1947	SOIPyA 1948	SOIPyA 1949	SOIP 1956
Hombres	\$ 4	\$ 7	\$ 8,40	\$ 12	\$ 18,50	\$ 25	\$ 58
Mujeres	\$ 2	\$ 4	\$ 5,40	\$ 8	\$ 12	\$ 15,50	\$ 45
Hombres menores	Sin datos	\$ 3,30	Sin datos	Sin datos	\$ 12	Sin datos	Sin datos
Mujeres menores	Sin datos	\$ 2,70	Sin datos	Sin datos	\$ 6,30	Sin datos	Sin datos

Cuadro de elaboración propia en base a datos publicados en diarios *La Capital* 27 de Octubre de 1942, *El Puerto* 7 de Octubre de 1944, *El Puerto* del 15 de noviembre de 1947 y Diario *La Mañana* del 17 de noviembre de 1948

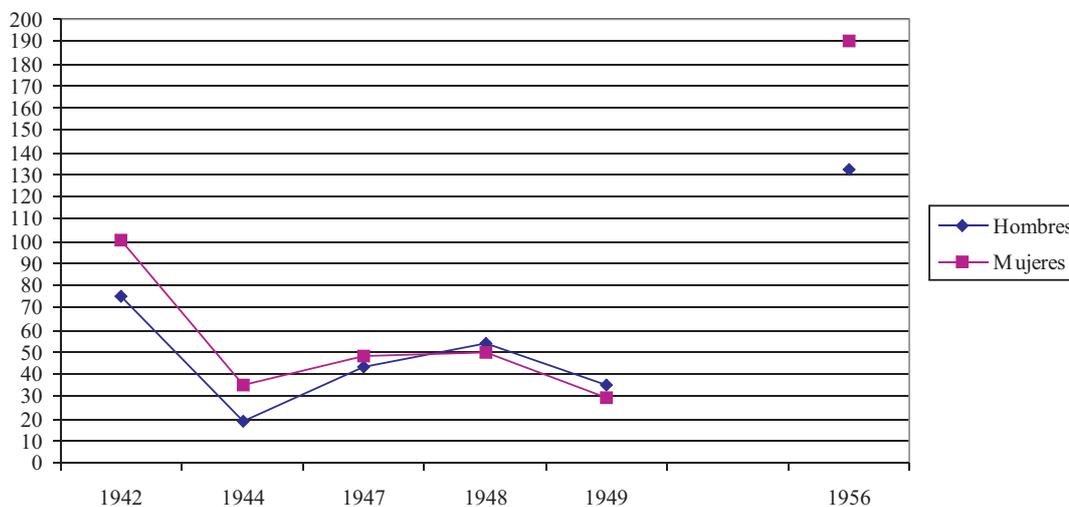
Cuadro II

PORCENTAJES DE AUMENTOS						
(en relación a los datos del cuadro anterior)						
	SOIP 1942	SOIP 1944	SOIP 1947	SOIPyA 1948	SOIPyA 1949	SOIP 1956
Hombres	75%	19%	43%	54%	35%	132%
Mujeres	100%	35%	48%	50%	29%	190%

Cuadro de elaboración propia en base a datos publicados en diarios *La Capital* 27 de Octubre de 1942, *El Puerto* 7 de Octubre de 1944, *El Puerto* del 15 de noviembre de 1947 y Diario *La Mañana* del 17 de noviembre de 1948

Cuadro III

TENDENCIA DE PORCENTAJES DE AUMENTOS POR SEXO SEGÚN CUADRO II



Es menester analizar los aumentos salariales a nivel nacional y la inflación y el nivel de vida de cada momento para tener una perspectiva contextual de la situación del pescado. Entre 1943 y 1945 los salarios reales no fueron de gran importancia a nivel nacional, sin embargo en la industria del pescado se observan importantes aumentos, relacionados con una gran medida de fuerza de las obreras y obreros en pleno desarrollo de la industria y el reconocimiento del primer gremio en 1942 que presentaba la particularidad de identificarse con el anarcosindicalismo. (Nieto, 2008 y Ruocco, 2009) Por lo tanto, al margen de la estabilidad del salario a nivel nacional, el caso del pescado se muestra como un caso particular porque se trataba de un trabajo altamente precarizado que comienza a demandar reconocimiento por la parte obrera especialmente a partir de 1942. Con el ascenso del peronismo, entre 1945 y 1949 el aumento de los salarios a nivel nacional supera el 60%. Al margen del proceso inflacionario, el aumento salarial sumado al control de los precios sobre los bienes de consumo masivos y al congelamiento de los alquileres, significaron un gran beneficio para las condiciones de vida de la clase obrera (Gerchunoff y Llach, 1998). En la industria del pescado se observa un aumento superior al 50% en 1948 y que se vuelve a ajustar con casi un 40% al año siguiente. Lo cual denota la concordancia de los aumentos del salario real a nivel nacional con los aumentos en la industria del

pescado durante el peronismo. A partir de 1949 los salarios empiezan a decaer, en nuestro caso no hemos encontrado registro de los acuerdos salariales para la industria del pescado entre 1949 a 1955, pero a nivel nacional se menciona que los salarios decaen entre un 10 y 30% (Gastiazoro, 2004: 99). Luego del golpe de 1955 el proceso inflacionario avanza y los salarios decaen a la par que se derogan leyes protectoras para la clase obrera y no hay control en los precios. La falta de datos sobre el salario en la industria del pescado entre 1949 y 1955 no nos permite realizar una comparación con el salario acordado en el convenio de 1956. Se advierte que en enero de 1956, a nivel nacional, se determina un aumento poco significativo, pero no podemos establecer la relación con el aumento en la industria del pescado ante la ausencia de datos comparativos para el periodo anterior (ver Cuadro II).

Al margen de evaluar la relación entre el salario real a nivel nacional con el salario en la industria del pescado de Mar del Plata, lo que nos interesa indagar en nuestra investigación es la situación del salario femenino en relación al masculino. Por lo tanto realizamos un estudio comparativo entre el salario de las mujeres y de los hombres empleados en esta industria.

Tras la huelga de 1942, las mujeres lograron un importante avance en el plano salarial, se les reconoce un aumento del 100% del salario, lo cual significó un reconocimiento salarial del 25% más



que el de los hombres, a quienes se les reconoció un 75% de aumento. Esto refleja, por un lado la efectividad de un reclamo exponencial, pero además que las mujeres defendieron una reivindicación específica en cuanto a su salario y al reconocimiento de su trabajo. En este momento la división sexual del trabajo asignaba a las mujeres a realizar el grueso de la producción en la manipulación de la materia prima, el acondicionamiento y remachado de los envases. Los hombres se desempeñaban en las parrillas de cocción (calderistas y autoclave) y en las tareas que requerían mayor fuerza, como ser el traslado de la materia prima o los productos envasados en camiones (estibadores). El trabajo en las máquinas remachadoras de envases era compartido por hombres y mujeres.

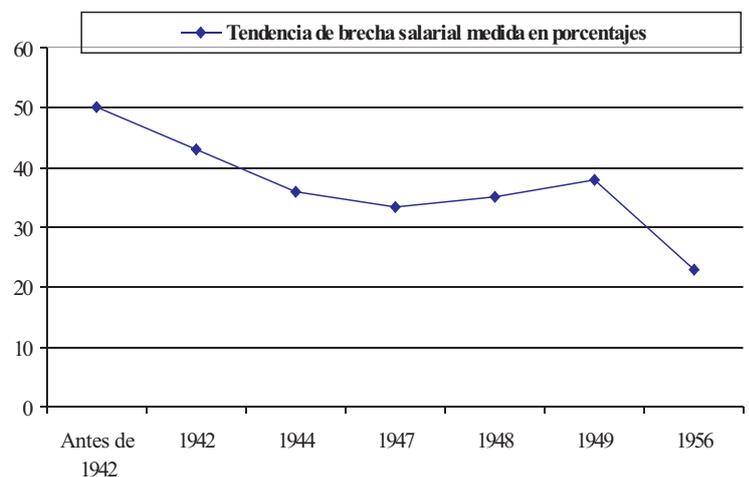
Los hombres representaban entre un 15% y 10% de la mano de obra dentro de la rama. Por lo tanto el aumento del salario femenino era el que afectaba medularmente las ganancias de los industriales ya significaba aumentar el salario para el 85% de la mano de obra. Podemos afirmar que la reivindicación por el salario femenino fue importante a la hora de firmar el acuerdo de 1942, en la cita que expusimos al inicio de apartado, la prensa local describe que la asamblea de obreros y obreras decide continuar con la huelga hasta tanto no se reconozca un aumento para el trabajo de las mujeres. En la primer propuesta obrera de 1942 se pide \$4,50 para las mujeres en “tareas de su especialidad”, este pedido equivale a un aumento del 125%. Finalmente se logra un aumento del 100%, lo cual significa un importante avance en el plano reivindicativo (*El Puerto* 12/10/1942 y *El Atlántico* 7/10/1942). En 1944 se registra otro aumento significativo para el trabajo femenino, siendo para los hombres de un 19% y para las mujeres del 35%. Si bien se logra una diferencia de aumento favorable a las mujeres en 1942 y 1944, sin embargo el salario por las tareas femeninas se mantuvo inferior al de los hombres, se mantiene una diferencia de \$3 entre el trabajo masculino y femenino en detrimento de este último, lo que representa una diferencia brecha salarial muy importante entre el salario masculino y femenino. Es importante considerar el protagonismo de las mujeres en la vida gremial durante este periodo en el cual predominaba la corriente anarcosindicalista en la conducción. Para establecer algunas

conjeturas observemos a continuación las brechas salariales entre hombres y mujeres en diferentes momentos entre 1942 y 1956:

Cuadro IV

PORCENTAJE DE DIFERENCIA DE SALARIO ENTRE HOMBRES Y MUJERES SOBRE LOS VALORES ABSOLUTOS			
Sexo	Hombres	Mujeres	Diferencia
Año			
Antes de 1942	\$4	\$2	50%
SOIP 1942	\$7	\$4	43%
SOIP 1944	\$8,40	\$5,40	36%
SOIP 1947	\$12	\$8	33,3%
SOIPyA 1948	\$18,50	\$12	35%
SOIPyA 1949	\$25	\$15,50	38%
SOIP 1956	\$58	\$45	23%

Cuadro V



En los cuadros IV y V mostramos las variaciones entre el aumento del salario masculino y femenino, siendo un estudio muy ilustrativo sobre la tendencia de la brecha salarial entre hombres y mujeres. En principio vemos que el salario femenino siempre estuvo por debajo del masculino en valores absolutos y que siempre hay una brecha, nunca se igualan. Pero merece nuestra

atención algunos datos que revela el Cuadro V, donde se observa que la brecha salarial entre hombres y mujeres tiende a disminuir entre 1942 a 1947, aumenta entre 1948 y 1949 (fecha en la cual el peronismo clausura el sindicato anarcosindicalista y crea una sociedad adherida a la CGT) y en 1956 la brecha salarial disminuye, favoreciendo nuevamente a las mujeres. Lo que nos permite afirmar que, durante la dirigencia peronista del gremio, el salario femenino se vio perjudicado en comparación con el del hombre. Nos preguntamos los motivos que impulsan a la dirigencia peronista a desatender el salario femenino, siendo un sindicato que se alineaba con un gobierno que implementaba un aumento salarial favorable para la clase obrera. Tal vez se exprese en este caso la necesidad del peronismo por reforzar el “equilibrio entre el capital y el trabajo”, sabiendo que aumentar el salario de las mujeres en una industria predominantemente femenina significaba perjudicar hondamente a los intereses empresariales, el peronismo decide tener un gesto benevolente con esta industria ejemplar de la economía nacional. Otro posible motivo para indagar a futuro es la posibilidad de que en esta actitud desfavorable al salario femenino se refleje el discurso recurrente del peronismo que exaltaba el rol de la mujer como pieza fundamental de la familia y el hogar, es decir la mujer valorada como ama de casa y madre de familia pero no como obrera, siendo ese rol ocupado por el hombre en el esquema peronista (Barrancos, 2007: 183 y Lobato, 2007: 262). La conjetura sobre la necesidad de reforzar la confianza con el sector empresarial nos resulta de mayor congruencia en base al perfil conciliador del que hace bandera el gobierno peronista.

Trabajo femenino

En el apartado anterior demostramos que el salario femenino, con algunas oscilaciones, siempre fue inferior al del hombre. En el presente apartado intentamos analizar el tipo de tarea que realizaban las mujeres entre 1942 y 1956 y cuáles eran las reivindicaciones referidas determinada división sexual del trabajo. En el convenio de 1942, del cual disponemos del pliego que se publica en la prensa contemporánea, es recurrente la mención de

“tareas de su especialidad” refiriéndose a las tareas femeninas. A partir de allí nos surge el interrogante de ¿cuáles eran las “tareas de su especialidad”?

Esta expresión nos indica que efectivamente había una determinada división de tareas en las cuales se desempeñaban según el sexo y que a su vez determinaba el salario. Por ello en el pliego se destaca que a las mujeres se les reconoce determinado salario solo en las “tareas de su especialidad”. El trabajo en “mesa” refiere al descabezado y eviscerado del pescado que es la tarea masiva de las mujeres obreras.

Los calderistas, autoclave, y estibadores eran tareas masculinas. El remachado figura como trabajo masculino hasta septiembre de 1942. La tarea de remachado genera un cuestionamiento reflejado en los pliegos de 1942. Ante las negociaciones con los empresarios, se evidencia que el aumento de salario a las mujeres depende de que las mismas realicen también tareas en las máquinas de remachado por un salario inferior al del hombre en la misma tarea, por lo tanto se evidencia que el salario no solo se diferencia por la división sexual del trabajo sino que también se discrimina a las mujeres en la misma tarea que el hombre. Siendo que se aprueba que los hombres remachadores cobren \$6,50 y las mujeres tanto remachadoras como trabajo de mesa cobren \$4 por la misma tarea. Veamos el cuadro que indica la evolución de las negociaciones y que ilustra la discriminación salarial entre el trabajo femenino y masculino.



Cuadro VI

NEGOCIACIONES PARA EL CONVENIO DE 1942				
	Hombres	Mujeres	Menores hombres	Menores mujeres
Antes del pliego	\$4,50 calderistas \$4 autoclave \$4 camioneros \$4 remachado	\$2 mesa	Sin datos	Sin datos
1° pliego obrero	\$7,5 calderistas \$7 autoclave \$7 camioneros \$7 remachado	\$4,5 sin distinción	\$4	\$3
1° contrapligo empresario	Sin datos	\$3,40 sin distinción	Sin datos	Sin datos
2° contrapligo empresario	\$7 calderistas \$7 autoclave \$6,5 camioneros \$6,5 remachadores	\$3,6 mesa \$4 remachadoras	\$3,3	\$2,7
contrapligo aceptado	\$7 calderistas \$7 autoclave \$6,5 camioneros \$6,5 remachado	\$4 sin distinción	\$3,3	\$2,7

La reivindicación de “igual salario por igual trabajo” está presente desde el primer convenio analizado de 1942. “Mujeres...No podrán efectuar el trabajo que corresponda a los hombres, y en su defecto recibirán el salario correspondiente a la especialidad que ocupen” (*El Atlántico* 7/10/1942). Este

punto que figura en el primer pliego obrero de 1942 no se acuerda en relación al trabajo en las máquinas de remachado.

En 1947 aparece la tarea de manipulación de *tiburón* en la cual también hay una diferencia salarial entre hombres y mujeres por la misma tarea:

Cuadro VII

SALARIO POR “TIBURON” (por hora) CONVENIO DE 1947	
Hombres	\$1,55
Mujeres	\$1
Cuadro de elaboración propia en base a datos del Diario <i>El trabajo</i> del 8 de noviembre de 1947.	

Más adelante veremos cómo se retoma el problema de la manipulación de *tiburón*, ya que no solo existe una discriminación salarial por sexo ante la misma tarea, sino que más adelante se prohíbe el trabajo femenino en la manipulación de *tiburón* por las consecuencias perjudiciales que conlleva esta tarea a las mujeres.

El convenio de 1956 presenta una contradicción, por un lado plantea que “Si las mujeres realizaran trabajos de hombre, percibirán el salario de los mismos”. Sin embargo el mismo convenio establece que “el personal masculino mayor de 18 años en general incluyendo fabricación

Cuadro VIII

SALARIO POR TAREAS GENERALES Y FABRICACIÓN DE ENVASES (por hora) CONVENIO DE 1956	
Hombres	\$7,25
Mujeres	\$5,6
Cuadro de elaboración propia en base a datos del Convenio de Trabajo de 1956.	

de envases” cobrará 7,25 la hora y que “el personal femenino mayor de 18 años en general incluyendo fabricación de envases y trabajos en máquinas automáticas” cobrará 5,6 la hora. Por lo tanto la “fabricación de envases” a pesar de ser una tarea común para hombres y mujeres se remunera de manera inferior para las mujeres, por lo tanto ¿qué tipo de “trabajo de hombre” es reconocido para las mujeres por igual salario? Esta es la contradicción que presenta el convenio, que a nuestro entender expresa la reivindicación de “igual el salario por igual trabajo” pero que en lo concreto sigue remunerando un sueldo inferior a las mujeres, por un lado porque mantiene la división sexual del trabajo y

por otro lado porque no expresa en concreto la paridad del salario por igual tarea, al menos no se refleja en la fabricación de envases.

Por otra parte por el trabajo con *tiburón* en 1956 especifica “*La mujer...tampoco podrá lavar tiburones enteros ni cuerearlos*” (VI). Por lo tanto aparece como una reivindicación que estaba pendiente el problema de la manipulación de tiburón para la mujer.

Es decir que desde 1942 hasta 1956 aparece en diferentes momentos la idea de que la mujer debe percibir el mismo salario que el hombre ante la misma tarea, sin embargo esta reivindicación no se cumple, e incluso aparece de manera contradictoria en el convenio de 1956 cuando se acuerda igual salario por igual trabajo pero ante la tarea de fabricación de envases aparecen salarios diferentes.

Otras reivindicaciones de las obreras

A. Condiciones de higiene y salud de las obreras

Las condiciones de higiene son una de las reivindicaciones que figuran desde 1942, ya en una de las primeras notas sobre la huelga de septiembre de este año se pronuncian, entre otras cosas, por la necesidad de condiciones de higiene en las fábricas:

“En forma entusiasta y con notable disciplina, mantienen el paro decreto por los obreros locales de la industria del Pescado, los cuales son objeto en las fábricas, de una explotación sin trabas. Contra esa injusticia, por condiciones más higiénicas de trabajo, por aumento en los salarios, se han decretado en huelga los trabajadores de la industria del pescado, paro que cuenta con la simpatía y comprensión de todo el vecindario de Mar del Plata.” (El Atlántico 7/10/1942)

En 1948 encontramos la primera mención en relación a las condiciones de higiene en un convenio de trabajo. Se establece que se deben instalar baños para el personal “según la capacidad y cantidad de obreros”. Observamos que no menciona la distinción de baños por sexo, ni que tampoco refiere a la cantidad necesaria de baños

por personal. Por lo tanto no se han encontrado hasta el momento otro indicio de avance en relación a la higiene para mujeres.

La necesidad de establecer baños separados se relaciona, no solo con la higiene y comodidad, sino que la separación de los baños se considera una medida preventiva contra los abusos hacia las obreras mujeres.

El convenio de 1956 establece la obligatoriedad de baños en cada establecimiento con “implementos necesarios y en perfectas condiciones de higiene”, pero tampoco se avanzó en especificar cuáles son los elementos necesarios, ni la cantidad de baños por personal, ni en la separación de baños por sexo.

En el convenio de 1948 y 1956 se destaca la obligación de que en cada establecimiento exista un botiquín con una mujer obrera a cargo. Lo cual le asigna a una mujer, sin capacitación profesional, la tarea de primeros auxilios.

“Se habilitará en cada establecimiento un botiquín de primeros auxilios dedicando una obrera práctica para su atención, debiendo en casos de accidente, trasladarse al accidentado al establecimiento sanitario más cercano.” (VII)

En 1948 se menciona por primera vez que las obreras pueden tener bancos para las tareas que se puedan realizar sentadas. Este punto también figura el 1956. En ambos casos no se especifica qué tipo de tarea permite que las obreras puedan trabajar sentadas. Desde 1948 y reafirmando en 1956 se establece que las mujeres no pueden cargar bultos mayores a 15kg. El 1956 aparece la obligatoriedad de que en cada establecimiento exista un lugar de descanso con mesas y asientos para que el personal. En 1948, bajo el peronismo, se reglamenta por primera vez la Ley por maternidad.

B. Herramientas y ropa de trabajo

Por primera vez en 1947 encontramos una mención publicada sobre la ropa de trabajo y herramientas para el personal femenino (*El Puerto* 15/11/1947).

En 1956 se especifica que dicha ropa es obligatoria pero que debe ser remunerada por el empleador. Se obliga a un determinado equipo de trabajo que incluye guardapolvo y gorro blanco,



zuecos o botas de goma y delantal impermeable.

C. Horarios de trabajo para personal femenino

De 1942 a 1947 no se registran salvedades en relación al trabajo femenino. Si bien en 1942 queda abolido el trabajo a destajo y reglamentada la jornada de trabajo por 48hs. semanales, sin embargo las horas extras de trabajo son un medio de coerción ilimitado en temporadas de ingreso de toneladas de materia prima, esto provocaba que más allá de que se regularice la jornada de trabajo, en temporadas altas se trabajen 14 o 16hs bajo el régimen de horas extras. Se podía trabajar durante toda la madrugada hasta las 6 de la mañana, es decir que la producción no tenía límite horario y no hacía diferencia por sexo. Recién en 1948 se hace una salvedad que tampoco es demasiado explícita. Se plantea que las mujeres no pueden trabajar después de las 20hs. Sin embargo se hace la excepción en los casos de alimentos perecederos, en el que las mujeres pueden trabajar de noche como trabajo de hora extra al 50%. Esta cláusula no garantiza que la abolición del trabajo nocturno.

En 1956 se avanza en relación a los horarios de trabajo femeninos. Se repite la cláusula de 1948 que limita el horario femenino hasta las 20hs. pero agrega que en caso de materia perecedera solo puede extender su horario de trabajo hasta las 22hs. Luego de ese horario queda prohibido el trabajo femenino. Además se reconocen las horas extras pasadas las 20hs. al 100%. El horario de ingreso a la fábrica es a partir de las 7am. en temporada alta y a las 8am. en temporada baja. Desde 1948 y reafirmando en el convenio de 1956, se establece que el personal no debe esperar el ingreso de pescado en la calle y que para tal fin se debe garantizar un lugar seguro para las obreras.

Conclusiones

En primer lugar nos interesa resaltar el rol de la mujer como protagonista en el principal centro productivo de la ciudad y como defensora de sus derechos como obrera y como mujer, ya que se encontraba en la necesidad permanente de que se las reconozca como pilar fundamental del desarrollo de esta floreciente industria. Nos preguntamos acerca de la causa que motivaba a los empresarios a contratar mano de obra femenina y

podimos destacar que a las mujeres siempre se les ha pagado un salario inferior al del hombre, por esto resultaba beneficioso para el empresario contratar mano de obra femenina para el grueso del trabajo realizado en dicha industria. En la medida que las mujeres fueron adquiriendo mayor conciencia de su situación desventajosa y encontraron las condiciones para poder avanzar, fueron haciendo valer su lugar fundamental en la producción. Es por ello que se destaca el protagonismo de las mujeres en la creación del primer sindicato en 1942, en el cual las fuentes evidencian el rol femenino como motor de la gran huelga de un mes, cuyas jornadas de protesta y paro culminaron en la creación del gremio y de un convenio que luego debieron defender con el cuerpo en cada establecimiento. En la prensa y en los testimonios orales se hace mención de la participación femenina en las multitudinarias asambleas resolutorias de alrededor de 1.500 personas que se realizaban en el SOIP en donde se discutían las condiciones de trabajo. Durante la gestión anarcosindicalista la participación femenina en los asuntos gremiales era más visible, la prensa de los sindicatos autónomos se preocupaba por resaltar la importancia de la mujer en la vida gremial y productiva, esto se evidenciaba en las multitudinarias asambleas abarrotadas de mujeres y en los testimonios de las protagonistas. Durante la gestión peronista, la prensa oficialista diluye el rol de la mujer obrera, aunque su menor visibilidad no significaba que la mujer no siguiera protagonizando la esfera de lo productivo y lo gremial, sobre todo al interior de la fábrica donde la figura de la mujer delegada estaba instalada desde el primer convenio de 1942.

En relación al salario femenino demostramos que la remuneración de las mujeres siempre fue inferior al salario del hombre, lo cual refleja que para el empresario era conveniente la contratación de mujeres para el grueso del trabajo. Sin embargo a partir del convenio de 1942 hasta 1947 la diferencia salarial entre hombre y mujeres comienza a disminuir, lo cual resalta el avance de las reivindicaciones femeninas. Entre 1948 hasta 1955 la brecha tiende a aumentar nuevamente, pero luego de 1956 vuelve a disminuir esta, por lo que la tendencia iba hacia el reconocimiento salarial del trabajo femenino.

Los cortes temporales de estos movimientos que marcan tendencias diferentes

Entre el salario del hombre y de la mujer nos obliga a preguntarnos sobre la inferencia del peronismo en la diferencia salarial que se establece entre el salario femenino y masculino, ya que durante la gestión peronista aumenta la brecha salarial, es decir que se le reconoce mayor aumento a los hombres. Consideramos como posible conjetura que el aumento de la brecha salarial entre hombres y mujeres puede relacionarse con lo significativo que resultaba aumentar el salario para la mano de obra femenina que representaba el 85% de los trabajadores de la rama, es decir aumentar el salario femenino era un duro golpe para el sector industrial y arriesgaba la relación del gobierno con las empresas de un sector importante de la ciudad. Sin embargo, al margen de la situación particular de las mujeres, se debe destacar que durante la irrupción del peronismo en el sindicato en 1948 y en consonancia con las resoluciones del gobierno, el salario se eleva un 50% para las mujeres y un 54% para los hombres, lo que representaba un aumento significativo para los obreros en su conjunto, sumando a los avances en la legislación laboral garantizadas desde el Estado. Esto se reflejaba en la industria del pescado a través de algunas cláusulas que se incorporan al convenio a partir de la gestión peronista. Se manifiesta un avance desde 1947 en adelante, que finalmente se reglamentan en el convenio de 1948, como por ejemplo las vacaciones pagas. En referencia a la situación específica de las mujeres obreras del pescado, a partir de 1948 se incorporan en el convenio artículos que reglamentan las condiciones de trabajo específicamente femenino. Se establecen horarios de trabajo para las mujeres, límites en el peso que debe cargar el personal femenino, condiciones de salud e higiene indispensables para garantizar comodidades básicas para la mujer, se reglamenta la licencia por maternidad y se establece el uso de bancos para algunas tareas que permitan desempeñarse sentadas. Muchas de estas disposiciones se repiten y se especifican con mayor claridad en el convenio de 1956, al margen de la proscripción del peronismo.

La idea principal del presente trabajo es la de exponer la evolución de las condiciones de trabajo de las mujeres obreras de la industria del pescado que se reflejan, de manera comparativa, en los convenios colectivos. Si bien nuestro trabajo hizo foco en el estudio de los convenios, hemos

manifestado que para acercarnos al conocimiento objetivo de las condiciones de las mujeres obreras del pescado era necesario contemplar el grado de intervención de las obreras en la creación dichos convenios y el cumplimiento de lo acordado en los mismos, por lo tanto hicimos referencia al rol de las mujeres en las asambleas y en los espacios de discusión gremial, así como también expusimos algunas fuentes que evidencian las posiciones de las direcciones gremiales respecto al rol femenino. Para conocer el cumplimiento de lo acordado en los convenios, sugerimos la necesidad de estudiar a futuro el funcionamiento de los Tribunales del Trabajo que se crean en 1948 para conocer el posicionamiento de esta nueva institución creada durante el peronismo. Estos interrogantes son parte de una investigación en curso que complementa la investigación que presentamos en este capítulo (VIII).

(I) El ingreso de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial genera la demanda del aceite de hígado de tiburón capturado en nuestras costas, del cual se extraía la vitamina A, necesaria para agudizar la visión nocturna de las tropas en combate.

(II) Aunque el trabajo en la industria era de carácter estacional (principalmente octubre, noviembre y diciembre) y se complementaba muchas veces con el trabajo como encargada de la limpieza en casas de otras familias o como mucama en hoteles, teniendo en cuenta el perfil turístico de la ciudad de Mar del Plata.

(III) Entrevista a Victoria Zuzek realizada en el 2010. La entrevistada trabajó en la fábrica La Campañola desde 1943 hasta 1952.

(IV) Entrevista a Nilda Fernández (formato DVD) de la videoteca de la Biblioteca Juventud Moderna de Mar del Plata.

(V) Entrevista a Victoria Zuzek realizada en el 2010. La entrevistada trabajó en la fábrica La Campañola desde 1943 hasta 1952.

(VI) Convenio de Trabajo entre la Cámara Marplatense de Industriales del Pescado (CMIP) y el Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado (SOIP) en 1956.

(VII) Convenio de Trabajo entre la Cámara Marplatense de Industriales del Pescado (CMIP) y el Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado (SOIP) en 1956.

(VIII) Hemos realizado avances sobre este interrogante en RUOCCO, Laura "El Tribunal del Trabajo de Mar del Plata entre 1948 y 1955. Estudio sobre las demandas obreras de la industria del pescado" trabajo aún inédito realizado en enero 2011.

1 Ascenso de la parábola

Ideas, creencias y representaciones estimulan, a través de configuraciones imaginarias que responden a variables temporales y espaciales definidas, las acciones de los seres humanos. De esta forma, tal como lo resalta Oscar Terán (2006:pp. 20), debemos penetrar en el rico movimiento de ideas que se dio en la Argentina en las décadas del 60’ y del 70’ para comprender las prácticas de los agentes históricos que impulsados por “intensas pasiones ideológicas” actuaron en aquellos años. Los diferentes grupos armados que operaron en nuestro país en la primera mitad de los 70’ daban por hecho un objetivo común y difuso: la construcción del socialismo, postergando la discusión acerca de qué tipo de revolución se llevaría a cabo por el debate acerca de cómo lograr tomar el aparato del estado (Calveiro, 2005^a: pp. 10). En este punto, la opción por la vía armada y por el modelo foquista, triunfante en Cuba, aparecían como punto de partida y como horizonte de las diferentes facciones, preparadas para la acción directa, no dispuestas a esperar las correctas condiciones objetivas y subjetivas. Los hechos de mayo del 69 en Córdoba confirmaban que la revolución era posible en la Argentina y brindaban la certeza a las organizaciones y partidos, vinculados directamente o no con la lucha armada, de que la apelación a la violencia popular sería inevitable en algún momento del proceso revolucionario. La violencia aparecía, en este marco, como un momento inevitable de la vida política y como un derecho de “los de abajo” frente a la injusticia de “los de arriba” (Tortti, 1999: pp. 218). El estado, monopolizador exclusivo de la violencia legítima, debía ser combatido a través de la acción del pueblo alzado en armas y a través de una lucha prolongada que conduciría a la transformación social demandada. La política había desaparecido por decreto pero había mantenido una presencia subterránea y aparecía ahora transmutada en sus formas más radicales.

(Calveiro, 2005b: pp. 41)

Para comprender las motivaciones y los imaginarios que engendran ciertos hechos sociales debemos situar a éstos en su preciso recorte histórico y geográfico. Aquellos impulsos creadores tienen lugar en un tiempo y en un sitio específico, que no se encuentra aislado sino unido en forma inexorable con las distintas escalas que componen el espacio geográfico. De esta forma, los procesos se yuxtaponen y se relacionan en forma bi-direccional a través de las escalas internacional, continental, nacional y local. Un momento histórico debe ser comprendido e interpretado a través del análisis conjunto de las experiencias operantes dentro de los distintos niveles de la espacialidad. Durante el periodo que intentamos analizar debemos considerar una serie de procesos insoslayables, remontándonos al nivel global para desde aquí descender hasta nuestro objeto específico. Es decir que para analizar ciertos hechos puntuales, perpetrados por organizaciones político-militares en el puerto de Mar del Plata durante los años 70’, debemos pensar, a escala internacional, en el Mayo Francés, en las guerras de Corea y Vietnam, en la difusión del psicoanálisis, en la crisis del petróleo, en los movimientos de liberación en África, en el surgimiento del movimiento hippie y pacifista y en la guerra fría; a escala continental, debemos tener en cuenta la Alianza para el Progreso, el Plan Condor, el surgimiento de los organismos de Breton Woods y el consiguiente paradigma desarrollista, el boom literario latinoamericano y la Revolución Cubana, entre otros factores; y a escala nacional resulta importante considerar el fracaso de la Revolución Argentina y posterior debilitamiento del poder corporativo militar, el cordobazo y demás estallidos populares producidos en las principales capitales del país, la aparición en escena de expresiones radicalizadas escindidas de la izquierda tradicional y del peronismo, el avance del sindicalismo clasista, el debilitamiento de los sectores ortodoxos del peronismo previo a 1973 y el regreso a la escena electoral del peronismo, con su líder a la cabeza,

sectores de tendencia revolucionaria y la nunca extinguida ortodoxia. Es a través de esta rampa escalar descendente que podemos inmiscuirnos en el nivel de la localidad e intentar desentrañar las lógicas que adopta en la ciudad de Mar del Plata la lucha político-revolucionaria. Aún más pronunciado es nuestro descenso al intentar penetrar en el particular universo de una rama económica específica, la industria pesquera, observando en su seno el desempeño de las expresiones armadas a través de acciones específicas. Hechos puntuales ocurridos durante el año 1974, analizados a la sazón de una sinergia mayor, entendidos en función de un torbellino que solo puede ser interpretado a través del universo más amplio. Tres hechos concretos, cometidos en contra de la patronal pesquera, nos sumergen dentro del problemático mundo de la lucha revolucionaria de aquellos años. Dentro de esta rama habrían existido delegados que envueltos en el clima revolucionario de la época se habrían militarizado y militantes de organizaciones armadas que observando el fervor presente en las luchas obreras del pescado habrían considerado la necesidad de colocar en la rama sus fichas. En estas acciones aparecería entreverada la necesidad de mejorar las condiciones materiales inmediatas de los obreros de la rama con la búsqueda de cambios sistémicos y radicales. Realizaremos un recorrido por aquel turbulento 1974, observando el contexto económico, sindical y político en el cual se dieron las acciones, describiendo la retórica de las organizaciones, identificando relaciones entre la dinámica de las organizaciones gremiales y la de las organizaciones político-militares, analizando el rol que jugó la ideología formal del peronismo dentro de las plantas y observando el aislamiento en el cual quedaron los delegados cuando fueron retirados de la industria por decisión de las organizaciones durante 1974 para pasar a operar, desde la clandestinidad, en el plano netamente militar.

Hoy nos encontramos con algunos sobrevivientes de aquella función de gala heroica y salvaje; son ellos quienes nos expresan sus motivos, sus ideas y sus imaginarios. Las fuentes gráficas no bastan por sí solas, deben ser ayudadas por el testimonio de los sobrevivientes. Ambos, testimonio y fuentes, vivencias y sucesos son insumos necesarios para construir un corpus interpretativo válido. Solo entonces habremos logrado, aunque en forma somera y nunca

exhaustiva, conocer partes constituyentes de aquella “utopía intelectual” llamada verdad. Utilizaremos solo los nombres de pila de estos personajes para de esta forma reservar su identidad, una identidad que sin negarse a sí misma no logra despegarse del miedo que generaron en ella, la persecución, la tortura y la desaparición de muchos compañeros de militancia.

2 El contexto

2.1 Los años dorados de la industria pesquera marplatense

Mar del Plata no solo cuenta con una gran variedad de especies costeras sino que además, por su ubicación, se constituye en centro de migración de la merluza (*Merluccius hubbsi*). A partir de la década de 1960, la industria pesquera nacional, hasta entonces basada en la explotación de especies costeras como la anchoíta, la caballa y el magrú, reorientó sus funciones en pos de surtir de pescado congelado al mercado internacional ante el inminente agotamiento de varios caladeros tradicionales. El gran valor energético y proteico de la merluza fue detectado por los países pobres en carnes rojas y alimentación basada en carnes blancas (Japón, Hungría, la ex URSS, Bulgaria, España Italia, entre otros). De esta forma, comenzó un ciclo de transferencia del “esfuerzo de pesca” (I) desde los caladeros centrales hacia los caladeros periféricos. Las embarcaciones de altura, obsoletas ya en sus mares, fueron trasladadas hacia nuevos países productores de la periferia como la Argentina, Perú y México. Esta transformación e incorporación de tecnologías fue fomentada por el estado nacional quien otorgó créditos flexibles a los armadores locales para la incorporación y/o construcción de barcos de mayor autonomía y capacidad de captura. De esta forma, la expansión de la flota industrial de altura y media altura se complementó con la construcción en astilleros nacionales de barcos subsidiados (Decreto 10.033/66), financiados por el Banco Industrial de la República Argentina (BIRA), devenido luego en el Banco Nacional de Desarrollo (BANADE) y con la incorporación de buques bajo el régimen de licencia arancelaria (Decreto 10.032/60) (Bertolotti, *et al*, 2002). Los barcos fresqueros ingresaron así al caladero argentino para transformar a la actividad en productora de *commodities* negociados en el mercado



internacional. La incorporación de valor agregado planteada en los nuevos términos del intercambio era muy escasa debido a las imposiciones de los mercados compradores. Se creaba valor en la industria harinera y en menor medida en el fileteado y congelado de merluza fresca. Entre los años 1970 y 1975, bajo el régimen promocional de la ley 19.000 y su Decreto Reglamentario 440/71, se importaron 74 buques fresqueros nuevos y usados y 6 buques procesadores-congeladores y se construyeron 11 embarcaciones en astilleros nacionales. Para el año 1971, el sector pesquero de Mar del Plata registraba el 82% de las capturas marítimas argentinas. La capacidad de la flota de altura marplatense se había triplicado y en el año 1973, junto con la flota costera, capturaba más del 90% del total de la producción nacional. La flota de altura pasó de 72 buques en enero de 1972 a 152 en agosto de 1974, lo que llevó su capacidad de bodega de 200.000 toneladas a 500.000 toneladas. Las exportaciones pasaron de 2 millones de dólares en 1969 a 35 millones de dólares en 1974. (*Ibidem*) Este proceso promovió un desarrollo inédito de la industria pesquera local, llegando a existir más de 50 fábricas en la primera mitad de la década del 70'. La actividad se expandió por fuera de su núcleo original ubicado en el barrio del Puerto hacia sectores de la periferia de la ciudad en los cuales se montaron fábricas y desde los cuales se reclutó mano de obra. Con la aparición de la gran planta de fileteado se rompió la estructura familiar de las firmas, emergiendo la figura del gran empresario, descendiente de los primeros italianos que llegaron a la ciudad, joven, emprendedor y visionario, listo para aprovechar la nueva coyuntura exportadora. Se rompió, así, la idea de la "gran familia pesquera marplatense", despersonalizándose la relación entre patrones y obreros, resignificándose y clarificándose, desde entonces, las diferencias de clase. Entre 1960 y 1974 se firmaron 4 convenios colectivos de trabajo. Ninguno de ellos representó un cambio significativo en las condiciones laborales (II). Debido al carácter estacional de las especies y a las fluctuaciones en las exportaciones, las firmas mantenían con sus trabajadores una relación flexible, no estableciéndose por ley un salario mínimo garantizado o Garantía Horaria en caso de faltar pescado para procesar. Este último punto constituirá una de las más importantes consignas de lucha en el periodo siguiente.

2.2 Coyuntura recesiva y genética del conflicto

Hacia principios de 1974, la coyuntura macroeconómica nacional, propiciada por la crisis internacional de sobre-producción, desatada en las postrimerías del estado del bienestar, generó una disminución drástica de las exportaciones pesqueras. El cierre de algunas plantas y la disminución en la utilización de mano de obra en las empresas que habían hecho punta y se habían desarrollado con la exportación, en especial las del grupo Ventura y las de los empresarios Greco, Rodríguez Dopaso y Dos Santos Laranjeiras, propició las condiciones para la acción obrera organizada. La lucha emanó de la necesidad de que la patronal sostuviera y se hiciera cargo de sus trabajadores cuando no se pescaba o se interrumpía la producción. (Pradas, 2000: pp. 23) La consigna obrera clamaba por la garantía horaria, el aguinaldo, las vacaciones pagas, el seguro médico y los incentivos familiares, entre otras reivindicaciones, ya alcanzadas entonces por ramas productivas más tradicionales. El Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado (SOIP) dirigido por el justicialista Abdul Saravia(III), era acusado de colaboracionista de la patronal pesquera. Durante los años 1973 y 1974 se produjeron varios enfrentamientos entre obreros de la industria pertenecientes a las distintas agrupaciones gremiales opositoras(IV) y grupos de choque del sindicato. Jorge, ex trabajador de la industria y militante de Partido Comunista Revolucionario y de la organización sindical clasista 1º de mayo nos relata uno de estos episodios ocurrido el 16 de agosto de 1974: "*Yo era delegado de MIA. Nosotros éramos un cuerpo de delegados opositor al sindicato. Las relaciones con el sindicato eran con armas, estuvieras en lo militar o no estuvieras en lo militar vos tenías que andar armado todos los días, porque te venían a buscar y te cagaban a tiros. Se arrancó el paro, nos concentramos en la plaza de los fileteros, de repente un grupo apareció corriendo, y atrás venía el sindicato con armas largas; nos empezaron a sacudir; el tiroteo duró desde las 9 de la mañana hasta el mediodía*"(V). Con respecto al mismo episodio el diario la capital relataba: "*Con motivo del polemizado conflicto que mantienen algunos sectores de los obreros que trabajan en las plantas de fileteado de pescado, invocando la falta de trabajo y la virtual paralización de la actividad se dispuso ayer por la*

mañana una movilización que tuvo epicentro en inmediaciones de juramento y Ortiz de Zárate. Los ánimos desbordaron cuando situaciones inquietantes de enfrentamiento entre dos sectores produjeron diversos roces que culminaron en una confusa refriega en el sector de Acha y Vértiz, próximo a una de las plantas movilizadas llamada "MIA". También se produjeron escaramuzas de violencia franca según las versiones obtenidas- en 12 de octubre y juramento" (VI)

Existía un antagonismo entre el sector de trabajadores más radicalizados y el SOIP, a quien se asociaba con los intereses de la patronal pesquera. El sindicato, mientras tanto, era franco en su ofensiva contra las posturas clasistas dentro del gremio.

Los delegados de las listas opositoras participaban de las asambleas realizadas en el sindicato pero siempre en un marco hostil y sin la compañía de las bases obreras que sustentaban su liderazgo dentro de las plantas. La referencia a la posibilidad constante y frecuente de la violencia expresada a través de las armas o los simples golpes de puño es una constante en la memoria de quienes participaron de estos eventos.

Jorge nos cuenta: *"Yo llegaba a la puerta y miraba si entraba o no y mis compañeros de la fábrica se quedaban todos afuera. Adentro no sabías si te iban a cagar a tiros o a cagar a trompadas"*(VII)

Zenón, ex militante del Partido Comunista Marxista Leninista "PCMP" nos cuenta que: *"la que señalaba a los compañeros era la burocracia sindical. Había reuniones de los milicos, la burocracia y la patronal. Vos ibas a una fábrica a pedir aumento y levantaban un teléfono y te alzaban"*.(XIII)

Existe, en este punto, un universo de análisis complejo ya que si bien la lucha tiene en vistas la mejora de las condiciones laborales y la consecución de un convenio colectivo de trabajo, el cual de hecho se conseguirá a mediados del año 75, existe un claro antagonismo en el cual se construye al enemigo de clase, encarnado en la figura del empresario, asociado a un sindicato corrupto, dotado de sus propios grupos de choque y amparado por el estado quien pone a su servicio sus propias fuerzas coercitivas en forma de monopolio de la violencia legítima. Es aquí donde los objetivos de los manifestantes muestran un comportamiento pendular entre la necesidad de mejorar sus condiciones inmediatas de existencia

y la búsqueda de un cambio sistémico, radical y revolucionario. Creemos que no se puede dividir exhaustivamente el universo en este punto, sino más bien buscar una instantánea matizada en la cual se conjugan ambas metas como inspiradoras de la lucha librada. Es importante remarcar que es en este contexto que aparecieron las organizaciones gremiales de carácter clasista que buscaban disputar la hegemonía saravista. Adela nos cuenta al respecto: *"Nosotros logramos que la primera de mayo tenga una inserción en la fábrica, tomamos las reivindicaciones justas y por eso prendieron en la gente. Las reivindicaciones tenían que ver con lo que luego se logró en el convenio del año 75"*(IX)

Estas organizaciones, aunque no llegaron a disputar las elecciones del sindicato, fueron inspiradoras de las expresiones radicalizadas que comenzaron a germinar dentro de la actividad en aquel momento. Los partidos de la "Nueva Izquierda" lograron una inserción significativa dentro la industria pesquera durante los primeros años de la década del 70' introduciendo miembros de sus filas en la industria. Muchos de éstos eran cuadros políticos que rápidamente se convertían en delegados de planta. Habría sido, sin embargo, matizada esta penetración debido a la fuerte impronta del peronismo dentro de la rama. La semántica del movimiento político mayoritario de la época no habría permitido el despliegue franco y fluido del discurso revolucionario, inclinando en muchas ocasiones la balanza hacía las arenas de la conciliación y la lucha meramente reivindicativa. Sin embargo, los sectores más extremos del movimiento peronista habían logrado traspasar la muralla dentro de las plantas logrando una prolífica tarea de sus delegados. El PRT-ERP, sin haber logrado una inserción tan manifiesta en la plantas había, sin embargo, introducido sus fichas en la partida, y estaba decidida a jugar a todo o nada luego de retirar a los cuadros de las fábricas hacia principios de 1974.

Este marco efervescente cobró su mayor dimensión a través de las acciones que narraremos a continuación.



3 Los Hechos Armados.

3.1 El secuestro de “Paco” Ventura

El primer hecho importante realizado por una organización armada en el puerto de Mar del Plata ocurrió el 8 de enero de 1974 cuando fue secuestrado de la puerta de su casa, en el barrio Parque Playa Grande, el acaudalado empresario pesquero Francisco “Paco” Ventura. El operativo fue llevado a cabo por tres hombres y dos mujeres que emplearon una pick up Ford F-100 celeste, modelo 1970, equipada con una cúpula con acceso en la parte trasera. El operativo, según relata el diario “La Capital”, fue ejecutado respondiendo a una prolija planificación y estudio previo del terreno. Los secuestradores actuaron empuñando armas de grueso calibre -entre ellas un fusil argentino liviano FAL- y se desempeñaron con serenidad (X).

De larga trayectoria en la actividad pesquera marplatense, Ventura había ascendido posiciones durante la década previa al hecho hasta ser considerado en ese momento el número uno dentro del empresariado pesquero de Mar del Plata y del sur del país.

Su nombre figuraba asociado a numerosas empresas del ramo, entre ellas: “Dársena”, planta industrializadora de conservas de pescado, iniciada por el desaparecido progenitor de Ventura; “Polo Sur”, planta de frío y congelado de merluza y “Ventura Sociedad en Comandita por Acciones”, la cual contaba con 23 buques pesqueros de altura de diverso tipo y capacidad siendo considerada en aquel momento la firma más poderosa del sector en cuanto a la capacidad de extracción de su flota. El gran poderío de las empresas Ventura comenzó a revelarse a partir de 1965 extendiéndose posteriormente hacia Puerto Madryn en donde forjó durante los 70’ otra de las empresas del emporio: “Ventura Sociedad Anónima”. Ésta pronto se constituyó en una de las firmas más prósperas de la actividad pesquera en el sur del país. Se calculaba que las empresas de las que participaba Francisco Ventura daban trabajo a unas 2000 personas solamente en la zona portuaria de Mar del Plata. Una importante flota de camiones integrada por modernas unidades, equipadas específicamente para el tránsito de pescado, completaba la estructura empresarial.(XI)

El día viernes 11 de enero el Diario “La Capital” titulaba: “*Se mantiene el misterio sobre el secuestro de “Paco Ventura”*”, luego el matutino indicaba que el más infranqueable hermetismo signaba la investigación, siendo infructuosos los esfuerzos del periodismo por penetrar en los resultados de la actividad desplegada por los funcionarios policiales asignados a la pesquisa. El mismo día, este periódico publicaba un recuadro titulado “*Personalidad*” en el cual se destacaban las virtudes del empresario al cual se consideraba como “*un hombre de empresa, tenaz, persistente y emprendedor*” quien en plena juventud, y ante la muerte de su progenitor, “*había enfrentado la responsabilidad de tomar a su cargo la entonces modesta planta que fundara su padre*”. Luego dentro del mismo recuadro un trabajador de la firma exponía las virtudes de su patrón, quien “*más que jefe era un amigo*”, quien “*lucho desde abajo*” para con su visión comercial, su capacidad de trabajo y su fe en la industria construir y consolidar, junto con el resto de la familia, la empresa que conducía.(XII)

En esta misma sintonía, el sábado 12 de enero “La Capital” publicaba un comunicado dado a conocer por un grupo de tripulantes de los buques pesqueros de Ventura. El mismo declaraba que: “*No es un secreto para nadie medianamente informado en el puerto de Mar del Plata que Francisco Ventura ha llegado a ser figura principal de la pesca argentina en base a sus conocimientos de la misma, capacidad de trabajo, decisión e impulso comercial. Ese es Francisco Ventura, empresario. Para la gran familia que formamos sus tripulaciones es simplemente “Paco”. La mano amiga que se abrió siempre ante la posibilidad de mejorar nuestras condiciones mediante la compra de la casa, el automóvil, etc. Como trabajadores del mar repudiamos todo cuanto tienda a dañar la persona física de nuestro jefe y amigo, “Paco” Ventura*”.

Adela, desde sus recuerdos, opina al respecto: “*A Ventura casi nadie lo quería, todos le teníamos bronca en el puerto porque tenía un imperio y negreaba a la gente. Las manifestaciones de apoyo no eran espontáneas. Los trabajadores llegaban a la planta y los subían a los micros para ir a la municipalidad, y les pagaban el día*”(XIII)

El domingo 13 de enero “La Capital” publicó un recuadro titulado “*Secuestro de Ventura, no hay novedad*”, El matutino declaraba

debían haber tenido contacto con los secuestradores no se había podido obtener ninguna información sobre la marcha del caso. La policía había desarrollado un operativo de rastillaje en algunos sectores de la ciudad, registrando garajes, galpones y embarcaciones pesqueras siendo el resultado negativo, no encontrando indicios sobre el lugar de cautiverio del empresario. La policía guardaba esperanzas de que fuera reconocido por los testigos alguno de los captores a través de la exhibición de fotografías de integrantes de células guerrilleras, con antecedentes en operaciones similares, procesados con anterioridad a la amnistía de mayo de 1973.(XIV)

El martes 15 de enero "La Capital" publicaba una nota titulada: "*ventura sin Novedad*". El primer párrafo de este artículo merece ser transcrito en forma textual ya que nos sitúa en cierto clima de ideas y posición de la prensa de la época. Decía así: "*En tanto arrecian las declaraciones, solicitadas y otras exteriorizaciones producidas desde distintos sectores institucionales, empresarios y laborales, dirigidas a reseñar la personalidad del secuestrado y rechazando como si naturalmente no apareciera suficientemente absurda- toda pretendida justificación de la acción; justificación que -como es habitual en delitos de estilo tan en auge auto-atribuidos por grupos subversivos- suele mostrarse como otra de las metas perseguidas por los autores. Este es precisamente, otro de los indicios que induce a calificar a quienes mantienen en cautiverio desde hace una semana al armador local como de delincuente comunes*"(XV)

El miércoles 16 de enero la cámara de armadores, de la cual Ventura era vicepresidente, dio una conferencia de prensa. En ésta se destacó a Ventura como un "*...infatigable defensor de todo lo auténtico e indudablemente argentino*" quien prefirió siempre "*...la conducta que más convenía al país, aun con desprecio de los beneficios de su propia empresa*". Luego se destacaron "*...las exteriorizaciones espontáneas de sus obreros y empleados*" con motivo del secuestro como "*...suficientemente emotivas*". En otro pasaje de la conferencia se hizo referencia al "*...espectro de violencias que estamos viviendo en el cual este tipo de atentado y su reiterada utilización como sistema, con distintos objetivos, merece nuestro repudio y es clamor de inquietud por parte de la ciudadanía la cual ve crecientemente amenazada*

su seguridad y las normas básicas de respeto y dignidad que deben constituir nuestro estilo de vida".(XVI)

Edgardo nos cuenta que: "*Ventura era el mayor empresario de la época, tenía un emporio, cuando lo secuestran, los laburantes sienten una especie de satisfacción, de revancha. Después el sindicato y la triple A empiezan a apretar, los delegados pasan a la clandestinidad y ahí los que quedan trabajando empiezan a sentirse desprotegidos, ahí aparece el miedo en la gente*" (XVII)

La investigación continuó en silencio durante los siguientes días y la prensa comercial local interrumpió el fluido diario de información relacionado con el tema, con excepción de pequeños recuadros en los que solo se expresaba la falta de novedades con respecto al secuestro del empresario.

Finalmente el día 30 de enero, por la noche, Francisco Ventura fue liberado por sus captores luego de 23 días de cautiverio previo pago de un rescate de 335 millones de pesos. Las Fuerzas Armadas Peronistas (FAP) se adjudicaron el secuestro. Según relata el diario "La Capital" el día siguiente a la liberación: "*A las 14:30, una comunicación telefónica recibida por personal jerárquico de La Capital expresaba: -Le habló de las Fuerzas Armadas Peronistas para comunicarle que ha sido liberado Francisco Ventura y que en un tambor de Petróleo en Alberti y Rioja encontrarán un comunicado y una foto*"(XVIII). Este comunicado fue entregado, según consta en archivos S.I.P.B.A, a la delegación local de la Policía Federal (XIX). El mismo expresaba entre otras cosas lo siguiente: "*El día 8 de enero de 1974 los destacamentos "Felipe Vallese" y "Eva Perón" de la regional Mar del Plata de las Fuerzas Armadas Peronistas, detuvimos en la puerta de su domicilio al Sr. Francisco Ventura. Al ser cumplimentadas las exigencias del pago de impuestos, en el día de la fecha hemos procedido a liberarlo.*

El impuesto de 335.000.000 de pesos cobrado a Ventura está puesto al servicio de la organización que desde las bases, los trabajadores peronistas estamos construyendo. Y es a los trabajadores peronistas a quienes les rendimos cuenta de donde invertiremos este dinero. Construir nuestra organización nos plantea exigencias; los activistas despedidos, los



familiares de los compañeros que caen presos, el armamento, las casas, la propaganda, la movilidad, la unidad y coordinación de las regionales de todo el país y todas aquellas necesidades que la organización por la base nos reclaman y no podemos cubrir solo con nuestro esfuerzo militante (...) los trabajadores aprendimos a expropiar el dinero de los explotadores, dinero que nos pertenece y que usaremos para combatirlos”.

Con respecto a este punto Edgardo, ex miembro de las FAP nos cuenta que: *“Había necesidad del campo nacional y popular de cambiar el sistema y estábamos convencidos de que la auto-financiación era fundamental”*.(XX)

La operación se maneja con una clave que se descifra con un diccionario. Se pidió el dinero en una bolsa de cobre para que no pusieran ningún rastreador.

El comunicado de las FAP proseguía acusando a Ventura de: *“...comprometer la producción con Bunge y Born a cambio de préstamo; entregar la quinta parte de la pesca sin elaborar a firmas monopólicas brasileras, substrayendo así una importante fuente de trabajo al país; organizar otras empresas, o asociaciones con otras, sin figurar en ellas, como forma de eludir impuestos poniendo al frente de ellas a testaferros que actúan como negreros explotadores; participar y colaborar con las fábricas clandestinas de elaboración de pescado donde, aparte de no pagar ningún impuesto, explotan a los compañeros que no reciben ningún beneficio social”*

El comunicado concluía: *“El camino de la patria liberada. El camino de la patria socialista solo lo podemos construir los trabajadores. Las FAP dirigen hoy su esfuerzo a aportar desde las bases, en la continuidad del enfrentamiento armado contra los enemigos de clase. De entre tanta traición, claudicaciones, compañeros caídos, activistas perseguidos y torturados, y huelgas negociadas fuimos aprendiendo la necesidad de la organización independiente de la clase obrera y el pueblo peronista.*

Caiga quien caiga y cueste lo que cueste, venceremos!!!”(XXI)

Solo unos meses después de la liberación, el día 12 de Agosto, el comando "Eva Perón" de las FAP colocó explosivos en la casa de Ventura. El sábado anterior un grupo de empleados de la fábrica "Polo Sur" había abandonado una huelga

de hambre que había llevado adelante durante varios días. Otros dos explosivos detonaron aquella noche, además del ya mencionado. Uno de ellos, a cargo del comando "Ortega Peña" de las FAP, en la casa del empresario Adolfo Luís López, quien era titular de las plantas San Francisco y San Andrés, en las cuales se había producido un conflicto dos semanas antes inspirado, según declaraciones difundidas oportunamente, en "la falta de trabajo". López era, además, directivo del Club A. Aldosivi. El otro explosivo, a cargo del comando "Felipe Vallese" de las FAP, detonó en la casa del gerente de Ribazón S.A, firma cuyas naves no habían iniciado, al momento del atentado, sus campañas pesqueras anuales (XX). Ambos empresarios tenían negocios en común con las firmas de Ventura.

El emporio Ventura se declararía en quiebra en el año 1991, encabezando una serie de quiebras de empresas pesqueras fuertemente endeudadas con el estado. Esta situación dejaría a miles de trabajadores en la calle los cuales serían en los siguientes años reinsertados en el circuito laboral en forma precarizada a través de cooperativas de trabajo.

3.2 El Hundimiento del "Mikinai"

El Mikinai y el Gnosos eran dos barcos congeladores-factoría(XXIII) griegos que bajo bandera argentina a cargo de la Empresa Mediterránea Austral del armador Felipe Diamante pescaron en las aguas nacionales durante los años 1973 y 1974.

El día lunes 8 de octubre de 1974 una bomba estallo a bordo del Mikinai, amarrado junto al Gnosos a la altura de los sectores 9 y 10 del muelle de ultramar del Puerto de Mar del Plata. Unos días más tarde el Mikinai se hundió como producto de la explosión. Durante el atentado, un maquinista de origen correntino resulto herido.

Ninguna organización se adjudicó explícitamente el hecho pero versiones extraoficiales remarcan que miembros de las FAP y Montoneros habrían actuado en conjunto. Edgardo nos cuenta que: *“todos estaban avisados de que iba a explotar un caño, nos habían dicho: No vayan al puerto porque hoy le toca al Mikinai; estábamos todos en la costanera mirando como explotaba”*

Según el diario La Capital un llamado anónimo habría alertado a la tripulación acerca de la inminencia del hecho, posibilitando así que la nave fuera evacuada. Uno de los operarios, sin embargo, no alcanzó a hacer abandono de las tareas y resultó herido a raíz de la explosión (XXIV).

El hecho nunca fue esclarecido pero aparece aun hoy en el imaginario militante portuario, como un hito en la lucha revolucionaria de los años 70'. Los intereses de los trabajadores locales de la industria del filet eran amenazados por la posibilidad de procesar el pescado mar adentro, lejos del epicentro de la industria ubicado en el Barrio Puerto de Mar del Plata. Los primeros buques factoría eran símbolos incipientes de la gran industria pesquera concentrada que se instalaría finalmente en la década del 90'. El hundimiento forma parte hoy de la memoria militante la cual lo reivindica orgullosa como símbolo de lucha en contra de un tipo de pesca depredatoria, enajenante, antinacional y anti-obrera.

3.3 El caso Larangeiras

Hacia mediados de aquel turbulento año 74, el ERP, quien ya no contaba con cuadros dentro de la industria, habiendo pasado todos ellos a la clandestinidad, decidió intensificar sus acciones en la zona portuaria y en algunos barrios de la periferia de Mar del Plata en los cuales vivían trabajadores del pescado (Carra, 2008: pp. 56). Roque, ex militante de la organización nos cuenta que: "*En Mar del Plata había dos frentes de lucha importantes, las canteras de Batán y el Puerto, la organización entendía que el puerto era un foco de conflicto y que había que actuar ahí*"(XXV).

Una de las primeras acciones importantes ocurrió el día 7 de junio cuando un comando de la organización repartió volantes y realizó una arenga a la salida de una fábrica de pescado. Luego, el 5 de julio, en las inmediaciones de Talcahuano y la calle 47, los ocupantes de un Ford Falcón negro arrojaron volantes con el encabezado que utilizaba el ERP como apertura de sus comunicaciones y partes de guerra: "*Al pueblo argentino*"(XXVI) Este volante daba cuenta del copamiento de la localidad tucumana de Acherai, primera acción llevada a cabo por la unidad del monte "Compañía Ramón Rosa Jiménez" realizada el 30 de mayo de 1974. La siguiente acción ocurrió el día 29 de julio de 1974 cuando se colocaron dos banderas del ERP en la zona portuaria: una en Ortiz de Zárate y Alejandro

Korn y otra en las calles 12 de Octubre y Cerrito. Ambas banderas estaban acompañadas de cajas que simulaban ser artefactos explosivos (XXVII).

De esta forma se impedía que los símbolos revolucionarios fueran retirados por otro que no sea el escuadrón anti-bombas de la policía permitiendo este hecho que permanezcan más tiempo expuestos adquiriendo así mayor relevancia mediática (Carra, *Op cit*: pp. 57). El 26 de agosto, tres militantes del ERP fueron detenidos frente a una fábrica mientras repartían volantes. El 9 de septiembre, 5 hombres y tres mujeres irrumpieron, sin mostrar armas, en la escuela N° 42 del Barrio Puerto para repartir útiles y zapatillas además de un volante de la organización para los 350 alumnos del turno tarde. Antes de irse izaron una bandera del ERP (XXVIII). La situación en el puerto, en el marco de la crisis que enfrentaba la actividad, era candente. Los despidos eran constantes y los empresarios que tenían varias plantas cerraban algunas, reduciendo drásticamente su personal. El 25 de septiembre, el ERP hizo explotar un artefacto en la delegación local del ministerio de trabajo, acusando al mismo de ser cómplice de la explotación empresarial en el puerto. Una semana después la organización tomó la planta "La Centolla". La acción duró unos 15 minutos y en la arenga se realizaron llamados a la huelga y se repartieron volantes. La fábrica era propiedad de un empresario portugués llamado Antonio Dos Santos Larangeira y de un español llamado José Rodríguez Dopazo, dueños ambos, a su vez, de la firma "Galeote" la cual había cerrado sus puertas a causa de la crisis. La organización les exigía a estos dos empresarios que volvieran a incorporar a todo el personal que había sido despedido, caso contrario seguirían las acciones en su contra. El principal destinatario de las amenazas era Rodríguez Dopazo. EL 23 de septiembre, la organización arrojó bombas molotov en las casas de ambos(XXIX). Unos días más tarde, el día 9 de octubre, arrojaron bombas molotov contra dos camiones semi-remolque que se hallaban estacionados en la estación de servicio ubicada en Vértiz y Edison, donde operaban los camiones de "La Centolla" (XXX). Cuatro días más tarde, el 13 de octubre, dos desconocidos que montaban una motocicleta dispararon cuatro balazos sobre el garaje de la casa de Rodríguez Dopazo (XXXI). El 15 de octubre, dos sujetos montados en una motocicleta grande color verde efectuaron varios disparos contra la fábrica ubicada en Matheu y



Tucumán donde habitaba Antonio Dos Santos Larangeira. Los disparos perforaron puertas y ventanas sin producir lesiones a los moradores (XXXII). Finalmente, a las 9:45 hs del día 14 de diciembre de 1974, fue ejecutado, a manos de la “Escuadra Luís Antonio Scoccimarro, Compañía Héroes de Trelew, Zona Mar del Plata”, Dos Santos Larangeira (XXXIII). El episodio se desarrolló en contados segundos sin existir testigos presenciales de su desarrollo. Dos sujetos habrían aparecido al frente de su camioneta y desde corta distancia habrían disparado contra el industrial. Larangeira, según afirma el diario “La Capital”, “*permanecía casi constantemente amenazado de muerte, pese a lo cual no contaba con custodia alguna*” (XXXIV)

A través del mismo medio Rodríguez Dopazo declaraba que con Larangeira tenía diversos negocios y que a raíz de un problema planteado en “Galeote” habían comenzado las amenazas. También afirmaba que él había sido más frecuentemente amenazado que Larangeira, llegándose incluso a fijársele fecha para su ejecución. Sin embargo, continuaba relatando, se había negado sistemáticamente a satisfacer los pedidos de sus presuntos agresores. El mismo periódico afirmaba que un grupo de trabajadores de “La Centolla” se había acercado a la redacción en nombre del centenar de obreros, para hacer público su repudio al atentado y expresar su solidaridad con la familia del asesinado. Estos obreros, además, habrían declarado no existir conflicto gremial alguno en la empresa.

El día 13 de enero el principal órgano de difusión del ERP, el “Estrella Roja, reservó dos páginas para la acción de mayor envergadura que la organización llevó a cabo en Mar del Plata. La nota se tituló “*El ERP cumple sus promesas*”, en el encabezado se explicaban los motivos del asesinato de la siguiente forma: “*Por largos años la clase obrera del pescado vio postergados sus anhelos y reclamamos frente a la prepotencia patronal, amparados ayer por la policía y el Ministerio de Trabajo de la Dictadura y hoy por los funcionarios de este gobierno que ha traicionado la esperanza popular. Fue así como han abierto y cerrado fábricas a su antojo, sin importarles los sufrimientos y los padecimientos de la familia obrera del gremio, todo esto con el silencio y la complicidad del SOIP*”, luego la nota continuaba: “*La fábrica “Galeote” cerró sus puertas sin pagar un solo peso a quienes con su trabajo enriquecieron los bolsillos del monopolio*

Rodríguez-Larangeira. Todo lo hecho por los trabajadores para impedir el cierre definitivo de la fuente de trabajo fue inútil. También fue desoída la sentencia de muerte de nuestro ERP a los explotadores Rodríguez y Larangeira para que reabrieran la planta y pagaron todo lo adeudado, de lo contrario se procedería a su ejecución. Nada de esto hizo cambiar de actitud a la patronal, todo lo contrario, la represión policial se desató sobre los obreros, fue así como se sucedieron los allanamientos, las detenciones y las torturas a los obreros que mantuvieron la planta tomada. Rodríguez y Larangeira, mientras tanto estaban refugiados en la Prefectura Marítima, confiando el resguardo de sus vidas e intereses a las FFAA contrarrevolucionarias. Aún no habían aprendido que nuestro ERP nunca ha defraudado al pueblo ni lo defraudará, cumpliendo siempre con su deber de ser el brazo armado del pueblo. No confiamos que con la ejecución de este explotador terminen las injusticias contra los obreros del gremio, ya que estás solo terminarán cuando exista en nuestra patria un Gobierno Revolucionario Obrero Popular que construya el socialismo, que termine con la injusticia para toda la clase obrera y el pueblo de nuestra patria. Lo que si esperamos es que sirva como advertencia para todos los explotadores, para que sepan que sus crímenes no quedarán impunes y que no serán suficientes toda la policía y el ejército del régimen para contener el indetenible avance del pueblo en armas” El comunicado cerraba: “*Ninguna tregua a los explotadores. A Vencer o Morir*”.

El 28 de Diciembre, la Policía detuvo a Francisco Robles, individualizado como quien acompañaba al autor de los disparos contra el empresario (XXXV). Unos meses más tarde, el jueves 3 de abril de 1975, la policía provincial detuvo al grueso de la “Escuadra Scocimarro” del ERP. En total, 12 guerrilleros: Norma Susana Echarte (23 años), Silvia Beatriz Echarte (21 años), José Oscar Martínez (19 años), Roque Israel Funes (19 años), Susana Alicia Gabanelli (27 años), Roberto Felicetti (21 años), Luis Oscar Vicente (29 años), Alberto Adrián Bocle, Miguel Oscar Camejo, Nora Beatriz Maggi, Marcelo Edmundo Vicentini y Juan Carlos Abálos (XXXVI).

Un año después de estos hechos fue firmado, en julio de 1975, el Convenio Colectivo de Trabajo 161/75. El mismo consideraba derechos de los trabajadores de la industria del filete y la conserva inéditos hasta entonces (XXXVII).

Este hecho sucedió en el marco de una serie de concesiones otorgadas por el gobierno de Isabel Perón a la clase obrera con posterioridad al “Rodrigazo”, en pos de apaciguar los ánimos enfervorizados de los trabajadores argentinos, a sabiendas de que la jerarquía militar se encontraba agazapada, esperando el momento oportuno para dar su golpe, el cual sería legitimado por el deseo de orden de gran parte de los sectores medios de la sociedad. Esta situación no permite determinar el grado exacto de influencia de la lucha gremial y política-militar en la consecución del convenio, el cual, paradójicamente, permaneció vigente en los siguientes años debido al pleno empleo alcanzado por la actividad durante un ciclo expansivo que duró hasta fines de los 70’ (XXXVIII).

Sería recién la política pesquera menemista la encargada de flexibilizar nuevamente el empleo dentro de la rama a través de la creación del sistema de cooperativas de trabajo (XXXIX).

A partir de principios de 1974 las listas negras, se hicieron moneda corriente dentro de la actividad pesquera. Algunos militantes permanecieron dentro de la actividad en forma clandestina aunque las organizaciones llevaron adelante una política de “sacar los cuadros de las fábricas”. El PRT-ERP fue la primera organización que encaró este proceso hacia fines de 1973 y principios de 1974, las FAP y JTP-Montoneros siguieron la misma línea durante 1974. Esta situación dejó a las organizaciones muy alejadas de la maza obrera.

Jorge opina al respecto: *“Las acciones pasaron a ser muy aisladas al conjunto de la gente... la maza nunca dejó de ser peronista. Si tu golpe queda muy aislado y encima el peronismo logra algunas reivindicaciones (...) Si no se hubieran aislado la ofensiva no hubiera sido tan fuerte. Si tenés un tipo que es buen delegado de fábrica y lo sacas de la fábrica ese tipo quedó aislado, puede haber sido el mejor delegado del mundo pero la gente ya no lo identifica, dejó de ser delegado y entra otro funcional a la burocracia. El error fue sacar a los delegados de las plantas y mandarlos a la lucha. El tema era como masificabas esa lucha, sino no la masificabas por más que tuvieras el mejor argumento estabas perdido. Los montos y el PB se metieron más en la maza. Los perros eran mas duros, mas puros”*.

Muchos trabajadores, incluidos en listas negras, empujados por la necesidad, continuaron

trabajando clandestinamente en el filet con documentos falsos. Muchos de ellos engrosan el grupo de 32 desaparecidos comprobados hasta el momento dentro de la industria pesquera marplatense (XL).

Los sobrevivientes de aquella tragedia buscan hoy recuperar su identidad e identificar a sus compañeros faltantes. Lo hacen a través de la participación en la organización Memoria Portuaria y de la declaratoria en los Juicios por la Verdad. También aparecieron presentes, algunos de ellos, en los conflictos pesqueros ocurridos en los últimos años.

Expondremos antes de concluir algunas reflexiones ensayadas desde el presente por algunos de estos “sobrevivientes”.

4 Algunas voces

Dejaremos que hablen y que por sí mismos construyan el hilo narrador de este último apartado.

Zenón: -Nosotros peleábamos todos por un cambio radical y no por una mejora salarial, había una clase obrera que venía en ascenso, que venía del Cordobazo, sabíamos que había que tomar el poder.

Jorge: -En la Argentina había un debate acerca del camino a seguir pero con un horizonte, estábamos convencidos de lo que teníamos que conseguir, la gente sabía que tenía que luchar.

Zenón: -Nosotros queríamos cambiar el sistema como Agustín Tosco, Atilio Lopez y Gregorio Flores.

Jorge: -Había discusiones ideológicas pero con compañeros de otras tendencias pasamos momentos muy difíciles y eso nos permitió estar unidos.

Edgardo: -Los enemigos eran claros: la patronal y la burocracia sindical.

Zenón -Cada uno tiene su historia, pero todos caminábamos para el mismo lado, sabíamos quienes eran los burócratas y quienes eran los compañeros. Cuando tuvimos que hacer acciones siempre fue a favor de la clase trabajadora y del pueblo.

Jorge: -Yo fui al pescado por militancia. Nosotros pensamos que si había cambios iba a estallar el pescado, había mucho trabajo y la gente no quería trabajar más como lo hacía.



Zenón: -Ahora luchan por el puesto de trabajo. Antes era otro el problema. Había pleno empleo, veíamos que el recurso se iba a agotar y que íbamos a tener que meter más horas de laburo para ganar lo mismo.

Edgardo: -Nuestros caídos van a renacer desde el subsuelo de la patria. Hay algo que la derecha no tiene: ni poetas ni mártires. Nosotros tenemos poetas que les cantan a nuestros muertos.

5 Descenso de la parábola

La retrospectiva espacio-temporal nos sitúa a principios de los años 70'.

La política y la economía mundial se veían sacudidas. El modelo de acumulación fordista llegaba a sus postrimerías enfrentando una profunda crisis de sobre-producción potenciada por el aumento del costo energético. Los EE.UU desarrollaban estrategias para mantener su hegemonía continental y combatir los focos que iban encendiéndose en la región en pos de combatir su política imperial. El denominador común de estas expresiones insurgentes era el de ser nacionales y populares. (Calveiro, 2005^b: pp. 20) Esta revuelta política y cultural impactaba en la Argentina, sobre todo en la izquierda tradicional que a partir de allí comenzaba a fraccionarse dando lugar a los grupos y organizaciones de la llamada Nueva Izquierda (NI). (Tortti, 1999: pp. 215) El nacimiento de la guerrilla hacia fines de los 60', representaba la disputa del monopolio de la violencia, que ejercían entonces las Fuerzas Armadas bajo la tutela auto-crática de Onganía, por parte un sector de la sociedad civil. El Cordobazo aparecía, en este marco, como un hito y como la más clara expresión del desborde social y político del régimen. (Calveiro, *Op. Cit*: pp. 38) La supresión por decreto de la política generaba una transmutación de la misma bajo formas novedosas y radicales. Hacia los primeros años de la década del 70', los grupos armados aparecían ya sumamente activos, contando con un considerable apoyo de los sectores populares y medios. La "revolución Argentina" caminaba hacia su ocaso y el "Gran Acuerdo Nacional (GAN)" suponía un consenso para el retorno de la democracia. Consenso en el cual los militares renunciaban al poder y a la candidatura de Lanusse y los peronistas desistían de la candidatura de Perón y se

comprometían a controlar a la guerrilla que emanaba del propio movimiento. La primavera Camporista y el apoyo del viejo general a los sectores más radicales del movimiento solo duraba un mes, siendo favorecidos, desde entonces, los sectores más ortodoxos, encarnados en la vieja estructura sindical, estrechamente vinculada a concepciones más totalitarias. Luego de que Perón ganara las elecciones con el 62% de los votos en 1973, casi ninguno de los grupos guerrilleros declinaba las armas sino que seguían postulándose como ejércitos del pueblo en contraposición a las Fuerzas Armadas estatales, garantes del poder burgués y pro-imperialista. (Terán, 2006: pp. 27) En este marco, hacia fines de 1974 todas la organizaciones armadas se encontraban en la clandestinidad al tiempo que la Alianza Anticomunista Argentina (Triple A) se hallaba en plena ofensiva, "*haciendo la guerra ante el intento de los sectores desposeídos de establecer la continuidad de sus luchas sociales y políticas*". (Marín, 2003: pp. 39) La violencia política que emanaba del estado en estos años, lejos de disuadir y apagar la lucha popular, generaba una rutilante contra-ofensiva guerrillera sobre todo por parte del ERP, como del Comando Nacional de las FAP. (Gillespie, 1987: pp. 192).

Mar del Plata no era considerada estratégica por las organizaciones armadas. El escaso movimiento de masas permitía observar que la ciudad era concebida como un lugar de reclutamiento periférico y pertrechamiento para el accionar en otras ciudades. (Carrá, 2008: pp. 61) Sin embargo, dentro de la estructura productiva local, la actividad pesquera aparecía como caldo propicio para el fermento del conflicto y la organización obrera. Los trabajadores de la rama enfrentaban hacia principios del año 1974 un receso en la operatoria provocado por una drástica disminución de las exportaciones. El trabajo a destajo y la inexistencia de un sueldo mínimo garantizado provocaban que la mengua en el procesamiento generara una disminución de la labores y de los ingresos de las familias obreras. En este marco, los paros, las movilizaciones y las tomas de planta eran frecuentes desde finales de 1973. El sindicato conducido por Abdul Saravia respondía a la ortodoxia del movimiento peronista resultando funcional a los intereses empresarios. Los delegados opositores no encontraban las vías institucionales a través de los cuales canalizar las

demandas de sus bases. La maza trabajadora del pescado tenía profundas raíces peronistas lo que determinó que el PB-FAP, la JTP y Montoneros lograran una mayor inserción en las fábricas que el resto de las organizaciones. Las necesidades inmediatas de los obreros eran teñidas por las ideas revolucionarias de la época las cuales dibujaban un horizonte socializado. El discurso formal del peronismo, sin embargo, actuaba como catalizador del discurso extremo emanado de las fuerzas más radicales del propio movimiento. El ser peronista se enfrentaba con sus más profundas contradicciones sobre el escenario político portuario. Por fuera del peronismo actuaba un amplio espectro de organizaciones “clasistas”, las cuales en mayor o menor medida insertaban delegados en las plantas buscando cercenar el poder de los delegados oficialistas. Existía una estrecha relación de cooperación entre estas organizaciones y la izquierda del peronismo, llegando incluso a desarrollarse acciones en conjunto. Era el puerto el ojo del conflicto obrero en Mar del Plata y era mejorar la existencia obrera a través de dos vías no excluyentes, sino coexistentes y con distintos plazos de concreción el objetivo común de las organizaciones. La obtención de la garantía horario era un objetivo de corto plazo; la redistribución de la renta pesquera, a través de un cambio radical de las relaciones sociales, aparecía en el difuso horizonte de los militantes como un objetivo de máxima. Ambos móviles conducían a la lucha gremial y a la acción político-militar de aquellos años. Es difícil establecer el límite de estos dos campos de acción que en muchos casos son indisolubles. Las organizaciones armadas contaban con delegados emanados de sus brazos sindicales. Los delegados participaban de las acciones al tiempo que iban pasando a la clandestinidad y abandonando las fábricas. Este hecho iba aislando a los cuadros y generando un distanciamiento de las bases.

El secuestro de Ventura nos muestra dos objetivos claros del PB-FAP, quien no había retirado aún sus cuadros de las fábricas. Por un lado, la necesidad de financiamiento de la organización a través del cobro del “impuesto revolucionario”, por otro, el intento de amedrentar al mayor empresario pesquero de la época poniendo en evidencia la existencia de la expresión armada como forma de defensa de los intereses obreros. Es curiosa, en este caso, la expresión de

ciertos obreros clamando, a través de los medios, por la salvaguarda del bienestar del patrón, enaltecido como “*hombre de bien, perseverante y trabajador*”. Existen testimonios, sin embargo, que dan cuenta de la falsedad y manipulación de estas expresiones de apoyo y del repudio que sentía la mayoría de los obreros por el poderoso empresario. Los cuadros del PB-FAP pasaron, sin embargo, rápidamente a la clandestinidad luego del episodio, dejando a los obreros librados a la conducción de delegados menos combativos y más imbuidos de la lógica formal del peronismo. La lucha, de todos modos, no se detuvo por este hecho, pero siguió los cauces sindicales, debiendo Sarabia, adaptarse a los deseos de una maza que no estaba dispuesta a resignar la necesidad de mejorar sus condiciones laborales.

El hundimiento del Mikinai tiene un carácter político-simbólico ya que intenta combatir lo que luego será ley durante la década del 90': la operatoria de los depredadores congeladores factoría ahorradores de mano de obra en tierra. Ninguna organización se adjudicó el hecho el cual permanece en la memoria de la rama como una acción de veraz reivindicación de soberanía.

El asesinato de Dos Santos Larangeiras a manos del PRT-ERP resultó de una escalada de violencia ocurrida durante el periodo más crítico de la actividad y más álgido de la lucha de aquel 1974. La acción se llevó a cabo cuando esta organización ya no tenía trabajadores en la rama. Representó a decir de la organización un aleccionamiento para los empresarios “*explotadores*” que desoyen “*la vos del pueblo*” y la advertencia de “*su brazo armado*”. Es probable que esta acción no haya obtenido entre los obreros el grado de aceptación con el que contaron las dos acciones anteriores. El hecho generó, además, un repudio generalizado en la opinión pública local. La organización primero había pasado a la clandestinidad, luego llevó adelante su ofensiva y finalmente quedó aislada del conjunto de los obreros. El PRT-ERP hace hoy una lectura crítica de su accionar, entendiendo que la decisión de retirar sus cuadros de las plantas habría sido el resultado de una errónea lectura de la realidad política local y habría provocado un aislamiento de la organización y un descrédito de su accionar.

Las acciones llevadas a cabo durante 1974 marcaron a la actividad y generaron un



distanciamiento entre la esfera gremial y la político-revolucionaria en la pesca. A partir de enero del 75 muchos delegados de planta que nunca habían integrado los brazos armados de sus organizaciones también debieron abandonar la industria. Quienes no lo hicieron quedaron atrapados en la trampa montada a partir de 1976 entre el empresariado pesquero y las fuerzas represivas del estado dictatorial.

Todos estos hechos permanecen en la memoria portuaria. Representan hitos simbólicos y expresiones locales del proceso más amplio de lucha armada en la Argentina. Fueron sucedidos por un periodo expansivo de la actividad que coincidió con los tiempos de dictadura y durante el cual desaparecieron muchos de los protagonistas.

La memoria portuaria está viva, rememorando, buscando los restos de los caídos, no renegando del pasado pero entendiendo que hoy, a pesar de la lucha desangrante de aquellos años, las mismas injusticias siguen vivas dentro de la actividad pesquera marplatense. Hoy el cambio radical y sistémico ya no aparece en el imaginario de los obreros, quienes trabajando precariamente y sin relación de dependencia con las firmas solo aspiran a regresar a las condiciones establecidas por el Convenio Colectivo de Trabajo 161/75. Convenio que resultara, entre otros factores, de la batalla librada durante aquellos años violentos.

(I) Capacidad de bodega, potencia de motores, instrumentos de captura, etc.

(II) Los intereses obreros estuvieron representados en un primer momento por el Sindicato de Obreros de la Industria del Pescado (SOIP) creado por anarquistas a principios de la década del 40'. En 1948 el peronismo creó un sindicato paralelo, el SOIPyA, asociado al sindicato de la alimentación desde el año 1950. Éste fue disuelto en el año 1955 volviendo la representación a ser exclusividad del SOIP anarquista. Esta situación se prolongó hasta el año 1966 cuando bajo el gobierno de Onganía el sindicato retornó a las fauces del justicialismo. Antes de la firma del convenio más importante en la historia de la rama, por el alcance de las reivindicaciones obtenidas, firmado en 1975, se habían firmado convenios en el año 1942, 1956, 1966 y 1972. Ninguno de estos convenios habría representado, sin embargo, un avance significativo para los intereses obreros.

(III) Abdul Saravia dirigió el SOIP entre 1966 y el año de su muerte en 1997. Estaba muy asociado a la ortodoxia sindical peronista. Estuvo preso durante la dictadura en Puerto Belgrano en donde habría compartido un camarote con Lorenzo Miguel y Carlos Menem. Con este último desarrolló

una relación de amistad debido, entre otras cosas al origen sirio-libanés de ambos. Durante la década del 90', Saravia fue reiteradamente acusado de ser funcional al proceso de desafiliación del gremio y flexibilización de la mano de obra encarado por la rama a partir de 1991.

(IV) El abanico opositor a la dirigencia del gremio encaraba una postura clasista y reivindicativa. El mismo estaba compuesto por organizaciones que contaban, en su mayoría, con delegados en las plantas pesqueras. Entre las organizaciones más importantes se encontraban: la Agrupación Evita perteneciente a la Juventud de Trabajadores Peronistas (JTP), muy vinculada con Montoneros; la Agrupación 26 de julio perteneciente al Peronismo de Base (PB); la Agrupación 1º de mayo, perteneciente al Partido Comunista Revolucionario (PCR); la Agrupación Clasista de los Trabajadores del Pescado, perteneciente al Partido de los Trabajadores Socialistas (PST); el Movimiento Unificador del Pescado, del Partido Comunista (PC) y la agrupación Bordó, del Partido Comunista Marxista Leninista (PCML). El PRT-ERP, a pesar de su política de inserción de cuadros en la industria no llegó a conformar una agrupación propia. Fue política de esta organización sacar rápidamente a sus militantes de la actividad, a principios de 1974, pasando a los mismos a la clandestinidad y a la actividad netamente militar. El PB y la JTP, en cambio, participaban activamente de la vida fabril y sus órganos gremiales tuvieron mucha más influencia sobre los obreros, los cuales, a decir de los entrevistados, eran en su mayoría peronistas. Otro actor que aparece en escena en este periodo es Corino Diaz quien habiendo llegado al sindicato junto a Saravia en 1966, crea en 1973 la Agrupación Naranja, la cual se ubicó como oposición del oficialismo dentro del esquema ortodoxo del peronismo.

(V) Entrevista realizada a Jorge el día 11 de septiembre de 2010.

(VI) Diario *La Capital*, 17 de agosto de 1974.

(VII) Segunda entrevista realizada a Jorge, el día martes 22 de febrero de 2011.

(VIII) Entrevista realizada a Zenon, el día 12 de septiembre de 2010.

(IX) Entrevista realizada a Adela el día 15 de septiembre de 2010.

(X) Diario *La Capital*, miércoles 9 de enero de 1974.

(XI) Diario *La Capital*, jueves 10 de enero de 1974.

(XII) Diario *La Capital*, viernes 11 de enero de 1974.

(XIII) Segunda entrevista realizada a Adela el día 26 de febrero de 2011.

(XIV) Diario "La Capital", domingo 13 de enero de 1974.

(XV) Diario "La Capital", martes 15 de enero de 1974.

(XVI) Diario "La Capital", jueves 17 de enero de 1974.

(XVII) Segunda entrevista realizada a Edgardo el día 19 de febrero de 2011.

(XVIII) Diario "La Capital", viernes 1 de febrero de 1974

(XIX) Archivo S.I.P.B.A, legajo 1345. Folio 237.

(XX) Entrevista realizada a Edgardo el día 13 de septiembre de 2010.

(XXI) Archivos S.I.P.B.A, legajo 1345, folios 238 y 239.

(XXII) Diario "La Capital", 13 de agosto de 1974.

(XXIII) Los barcos congeladores factoría son aquellos que cuentan con la posibilidad de procesar y congelar a bordo la materia prima. De esta forma, el pescado llega a tierra procesado y envasado, listo para ser transferido a buques mercantes y exportado. Los primeros barcos de este tipo ingresaron al caladero durante los años 70', pero fue recién durante la década del 90', en el marco de los Convenios en Materia Pesquera celebrados con la Unión Europea en 1994, que se masificó la operatoria de los mismos en el mar argentino. Otro problema asociado a estos barcos, además de restar posibilidad de empleo al puerto local, es su gran potencia y capacidad de bodega lo cual los dota de un gran poder depredador. La crisis de sobre-pesca que estalló en el año 1997 debe sus causas a la irrestricta operatoria de estos buques durante el periodo 1994-1997.

(XXIV) Diario "La Capital", martes 9 de octubre de 1974.

(XXV) Entrevista realizada a Roque el día 19 de septiembre de 2010.

(XXVI) Archivo DIPBA. Legajo 1847, folios 58 a 60.

(XXVII) Archivo de la DIPBA, legajo 1872.

(XXVIII) Archivo de la DIPBA, Legajo 2052, folio 54 al 57.

(XXIX) Revista "Lucha Armada", año 4, N° 11, pág. 58, 2008.

(XXX) Diario "La Capital", 10 de octubre de 1974.

(XXXI) Diario "La Capital", 14 de octubre de 1974.

(XXXII) Diario "La Capital", 16 de octubre de 1974.

(XXXIII) Revista "Lucha Armada", año 4, N° 11, pág. 58, 2008.

(XXXIV) Diario "La Capital", 15 de diciembre de 1974

(XXXV) Diario "La Capital", 29 de diciembre de 1974.

(XXXVI) Diario "La Capital", 4 de abril de 1975.

(XXXVII) Entre las reivindicaciones contenidas en el convenio podemos destacar, el seguro médico, el salario familiar, las vacaciones pagas, las licencias con goce de sueldo, el plus por antigüedad, la presencia de cuerpos de

delegados y la garantía horaria. Este último es el punto más álgido ya que debido a la estacionalidad de la actividad los trabajadores permanecen ociosos durante extensos períodos del año.

(XXXVIII) Entre 1975 y 1979 la capacidad de congelamiento aumento un 166%, la de mantenimiento en cámaras, un 197% y las capturas, 153,25%. Las exportaciones a valor de dólar crecieron en cuatro años en más de un 1000%, pasando de 19.405.000 dólares en el año 1975 a 213.792.000 dólares en 1979. Las exportaciones llegaron en 1979 a 248.715 toneladas. (Milcíades Espoz Espoz, 1985)

(XXXIX) Durante el año 1991 se produjo una ola de quiebras en el puerto local. Muchos empresarios tradicionales muy endeudados con el estado desde los años 60' salieron del ruedo dejando un saldo de varios miles de obreros en la calle. Solo los empresarios más dinámicos de la rama lograron sobrevivir y lo hicieron en estrecha relación al capital extranjero el cual entró al país desde los años 80' radicándose principalmente en la Patagonia. La mayoría de la mano de obra ociosa fue reincorporada, en los años posteriores, al circuito productivo pero ya no en el marco del Convenio Colectivo de Trabajo 161/75 sino a través de cooperativas de trabajo. En éstas, los trabajadores aparecen como socios, trabajando en forma de monotributistas, perdiendo así la relación de dependencia con las firmas y por ende todos los beneficios contenidos en el Convenio. Los recurrentes conflictos laborales de los últimos años fueron encabezados por trabajadores cooperativizados siendo una de las principales consignas la lucha la registración en el marco del convenio del 75.

(XL) Cabe destacar en este punto que la mayoría de los desaparecidos del puerto eran obreros, muchos de ellos ex delegados de planta.

“Mujeres trabajadoras embarcadas en buques de pesca de altura Y la transformación en la trama de relaciones laborales. Aportes desde el Trabajo Social”

Viviana Esther Marinucci y Claudia Patricia Zuzek
UNMdP

En consonancia con los Objetivos del Milenio, que tienen en cuenta la transversalidad del problema de la desigualdad de género y que focalizan en el empleo productivo y trabajo digno para todos, incluidas las mujeres. Y atentas a que, según informes del INDEC, Mar del Plata fue la ciudad con más alto índice de desocupación del país durante el 2º trimestre del año 2009, presentamos el Proyecto “Mujeres Abordo”. La investigación se realizó durante los años 2008/2009 y fue nuestra tesis final para graduarnos como Licenciadas en Servicio Social por la Facultad de Ciencias de la Salud y Servicio Social de la Universidad de Mar del Plata. El fin de este proyecto es dar difusión a una temática social que consideramos relativamente poco explorada en nuestro país, como lo son las mujeres que forman parte de la tripulación en los barcos de pesca de altura con base en el puerto de la ciudad de Mar del Plata. El hecho de focalizarnos en el empleo productivo femenino, es una manera de reconocer la contribución de este a la reducción de la pobreza. A fin de consolidar las oportunidades de las mujeres en el mercado económico pesquero; este proyecto pretende visualizar por medio de la divulgación, una opción diferente de trabajo para las mujeres en un sector laboral con escasa representación femenina. Estamos convencidas desde el Trabajo Social que lograr el empoderamiento económico de las mujeres está notablemente relacionado con sus posibilidades de inclusión en el mercado de trabajo, y cómo se insertan en el mismo.

Cuando hablamos de igualdad no lo hacemos en términos de masificación. La igualdad como la interpreta nuestra profesión, consiste en el reconocimiento a todo ser humano del derecho a darse sus propias orientaciones de valor y de vida que colaborarán en sus condiciones de bienestar y propias de su persona como tal. Consideramos que no es fácil superar problemas sociales pero, como agentes de cambio, nos basamos en la hipótesis de

que cuando es posible lograrlo, tanto en el plano individual como en lo político-social, esto depende insustituiblemente de la movilización y desarrollo de las capacidades inteligentes del sujeto como persona. En este caso, el Trabajo Social nos permite promover un proceso de empoderamiento económico mediante la difusión de esta alternativa laboral no tradicional para el sector femenino; así como también, propender al desarrollo, mejoramiento y adecuada utilización de los recursos de la comunidad.

La investigación de la cual se desprende este proyecto representó un ejercicio de reflexión sobre la equidad de género. Un ida y vuelta en la comprensión de esta temática ubicándola en una situación en particular, las mujeres embarcadas. Se generó así un espacio de análisis que permitió identificar diversos aspectos sobre las mujeres embarcadas (variables familia, educación y trabajo) que fueron importantes a la hora de componer las posibles estrategias de intervención profesional. Esto permitió re-direccionar, orientar y generar el proyecto “Mujeres Abordo” como aporte desde el Trabajo Social. Se presentaron algunos desafíos al momento de la realización del trabajo. Por un lado, el tiempo establecido para la investigación fue un factor limitante. Por el otro, el escaso tiempo en que las participantes permanecían en tierra también dificultaba su realización. Otro desafío se presentó a raíz del replanteamiento de ¿por qué una intervención en la realidad social como el proyecto “Mujeres Abordo” podía ser considerada como válida? ¿Bajo qué circunstancias? Así cobraron sentido como criterio orientador para la intervención profesional los Derechos Humanos y la Justicia Social. Consideramos que siempre que dichos derechos sean vulnerados será necesaria la intervención desde el Trabajo Social.

Al analizar la forma de creación e intervención del proyecto decidimos realizar la propuesta con creatividad, y conciencia crítica. Al no encontrar referentes dentro de la profesión con referencia al tema, se trató de hacer la difusión y descripción de la tarea de las mujeres embarcadas como marineras de cubierta, marineras de planta, cocineras, enfermeras, observadoras y capitanas en los buques de pesca de altura, sin olvidar desarrollar sus capacidades para que contribuyan a mejorar su calidad de vida mediante la estrategia de empoderamiento.

Desde nuestra profesión, es importante considerar al empoderamiento como un proceso que hace que cada mujer se empodere a sí misma. No es posible dar poder a otras personas, y no termina con el desarrollo de capacidades o habilidades personales, sino que es el inicio de un proceso para la superación personal. Este proceso se sustenta en un poder distinto al poder patriarcal, un poder más equitativo, que incluye y fortalece no solo a las mujeres sino también a los hombres compañeros de vida de estas mujeres embarcadas.

Entendemos que los estereotipos de género, en tanto ideas preconcebidas de manera arbitraria e impuestas socialmente a hombres y mujeres, son complementarios y jerarquizados; siendo los masculinos los dominantes y los femeninos los subordinados.

El lenguaje sexista colabora con esta posición de desigualdad entre ambos sexos. Se encuentra presente tanto en la información que transmite la Escuela Nacional de Pesca (página Web, folletería, etc.) como en el que utiliza el personal embarcado. Los prejuicios sexistas que el lenguaje transmite sobre las mujeres, son el reflejo del papel social atribuido a estas durante generaciones. Utilizar un lenguaje que no discrimine y valore por igual a hombres y mujeres es una elección. El uso de un lenguaje sexista en la denominación de las profesiones invisibiliza a las mujeres. Nombrar en femenino supone valorar y reconocer el trabajo femenino.

Indagar en la vida cotidiana de las mujeres embarcadas, permitió comprender la percepción que tienen de la realidad. Ellas lograron hacer de “su trabajo una forma de vida”. Aunque solo unas pocas tienen educación secundaria, todas pudieron trabajar eficazmente en el interior de sus familias la

corresponsabilidad familiar. Confían plenamente en sus redes primarias y aprendieron a delegar al embarcarse, en sus vínculos más cercanos, la vida cotidiana de sus seres queridos. Son mujeres fuertes, no físicamente sino psicológicamente. Son muy resilientes y la gran mayoría ha pasado por situaciones complejas en su historia personal. Todo esto lo han podido capitalizar y empoderarse para desempeñarse en un ambiente que por momentos les es hostil. Se sienten orgullosas de haber llegado solas hasta donde llegaron rodeadas de hombres. Salen a navegar por cuestiones económicas. Son conscientes que son muy pocas las mujeres preparadas para salir a navegar. Se saben “pioneras” y son cuidadosas al preservar la plaza que tanto les ha costado ganar. Pero, a su vez, saben que deben esforzarse todos los días porque están siempre “en la mira”, aunque hayan podido consolidar sus oportunidades en el mercado laboral pesquero.

Entendemos que su incorporación se produjo en un ámbito predominantemente masculino y que los valores que se exigen y se potencian están más relacionados con roles masculinos que femeninos. Consideramos que al insertarse las mujeres en los buques pesqueros han derribado invisibles barreras socioculturales. Los factores limitantes más importantes en la variable laboral analizada, como obstáculos para su inserción, han sido la discriminación en la selección y los estereotipos de género que limitan la participación de las mujeres en las tripulaciones de pescadores. Las empresas pesqueras, estaban acostumbradas a trabajar con hombres y, por lo general, eran reticentes a las iniciativas de las mujeres, pero lentamente han debido aggiornarse. Existía desconfianza por parte de los hombres acerca de las capacidades femeninas o suponían que no estaban físicamente preparadas. En la actualidad, los barcos están sumamente tecnificados y ya no se necesita fuerza bruta. Sin embargo, su infraestructura no está diseñada para albergar tripulación femenina.

Es indispensable que estas mujeres sean vistas como agentes activas del cambio. Se encuentran preparadas para desarrollar la maniobra del arte de pesca o para trabajar en el procesado del producto; así como también, para desempeñarse como cocineras, enfermeras, observadoras y



capitanas. No obstante, les es más fácil conseguir embarque para trabajar en la planta o como cocinera, que como marinera de cubierta. Aun así, habiendo embarcado para alguno de estos dos sectores, en caso de ser necesario durante la marea deben trabajar en cubierta.

Se ha observado que la tripulación femenina no ha sido víctima de situaciones de violencia arriba del buque, como acoso, abuso, discordia o peleas. Afirman estar muy atentas a cuidar ciertos aspectos, ya sea vistiendo ropas que no sean llamativas o evitando compartir actividades de esparcimiento que ellas consideran poco propicias.

Consideramos que si nos remontamos a la historia local, la problemática de género siempre permitió expresar las desigualdades sociales en el pescado. Desde sus inicios, el trabajo de la mujer ocupó un rol importante dentro de la actividad de esta comunidad pesquera. Rol que, a su vez, fue cambiando. Inicialmente, las mujeres eran las encargadas de confeccionar y reparar las redes para la pesca. Luego, salieron del ámbito doméstico de la flota costera y pasaron a formar parte de la industria conservera con gran auge en las décadas del 30/40. A partir de los años 60/70 se incorporó la exportación de la merluza gracias a la modificación de la demanda extranjera. Este cambio de estructura productiva desplazó a la conserva y consolidó las fabricas de fileteado y harina de pescado. La mano de obra femenina se diversificó de las conserveras a obreras la industria filetera. En la década del '90, con la desregularización y la flexibilización laboral, presentan la quiebra varias empresas marplatenses. Los despidos masivos fueron, parcialmente, reabsorbidos en sistemas de cooperativas precariamente constituídas. Con esto se desentienden del personal y de sus derechos cuando el recurso es escaso para faenar.

En pleno siglo XXI las mujeres comienzan a ocupar otro eslabón de la cadena productiva del pescado, con su inserción en las labores de altamar. En comparación con los hombres, aun son pocas las mujeres que desarrollan esta actividad. Pero, fundamentalmente, existe un gran desconocimiento del tema. Es una opción de empleo femenino que aún no es conocida.

Consideramos que ampliando el acceso de las mujeres a empleos que tradicionalmente se han

calificado como masculinos, se puede construir en equidad de género para que se abra un nuevo abanico de profesiones que permitirá aumentar el nivel de empleo para las mujeres y contribuir a mejorar su futuro socioeconómico. Una de las formas más seguras de contribuir al crecimiento económico, y al desarrollo sostenible en general, es invertir en las capacidades de las mujeres y facilitar su empoderamiento, para que puedan ejercer sus derechos y hacer valer su toma de decisiones de forma autónoma y libre.

“Mujeres Abordo” es un proyecto que pondrá en práctica intervenciones orientadas a visualizar esta alternativa laboral; además de favorecer el desarrollo y la adecuada utilización de los recursos de la comunidad. Es una propuesta basada en la esencia del trabajo social, que consiste en la apropiación de un conocimiento objetivo de la realidad a fin de avanzar hacia el cambio positivo de las condiciones de existencia, mejorando las expectativas de futuro y las posibilidades de pleno avance personal. Favoreciendo desde la perspectiva de la equidad y la igualdad de oportunidades, el desarrollo de capacidades y actitudes de las mujeres para mejorar su posición en el mundo actual. Las personas con las que se intervendrá en este proyecto, mujeres adolescentes y adultas, pasaran de la posición de receptoras a agentes transformadoras y divulgadoras de la realidad. Se ampliarán así las ópticas, percepciones y sentimientos sobre el tema. Por eso es importante implicar en este proceso a los compañeros de la vida cotidiana de estas mujeres, aunque ellos no sean destinatarios directos del proyecto. Ya que el empoderamiento de las mujeres puede significar un empoderamiento psicológico y emocional de los hombres por medio del cual pueden quitarse los estereotipos de género. También la familia participará en algunas actividades reforzando su apoyo y colaboración. Se trata de una actividad concientizadora para abordar aspectos ocultos o naturalizados en las relaciones de poder entre las personas como, por ejemplo, el lenguaje sexista.

La equidad de género es una obligación moral y un requisito imprescindible para desarrollar y establecer sociedades más justas. Como profesionales, estamos convencidas que apostando a lograr el acceso de las mujeres a empleos que tradicionalmente han sido sesgados

Como masculinos podremos derribar las barreras de género y abrir un nuevo panorama de profesiones que permitirá aumentar el nivel de empleo de las mujeres y mejorar su futuro socio-económico.

La metodología que planteamos para la implementación de este proyecto es una propuesta abierta. Adaptable a la multiplicidad de realidades que podemos trabajar con la flexibilidad necesaria que nos permita también adaptar las actividades que se desarrollen a la diversidad de actitudes, intereses y motivaciones que surjan. Esto implica poder introducir modificaciones en cuanto a la profundidad de análisis de las actividades, pero respetando en todo momento la perspectiva de **género** que se propone.

Requerirá de trabajo individual y grupal con reflexión colectiva e individual y asimilación de información que provea de herramientas conceptuales que propicie la revisión de conductas y comportamientos individuales y colectivos, enfocados en la erradicación de las conductas sexistas que deseamos desplazar o transformar.

Fomentando la participación activa del grupo, además de una actitud de interés y de crítica, promoveremos el estímulo para que descubran otros modelos laborales a través de la reflexión y el análisis sobre su propia experiencia para poder modificarla.

El proyecto “Mujeres Abordo” esta conformado por una serie de talleres donde, una vez realizado el encuadre, la presentación y planteados los acuerdos para lograr compromiso y participación de cada una de las participantes, se focalizarán los siguientes temas:

Se comenzará trabajando el autoconocimiento como ejercicio de reflexión que permite a las personas conocerse mejor, identificar sus cualidades y características. Paralelamente a esta reflexión, se guiará a las mujeres a descubrir las relaciones existentes entre el **rol de género** aprendido y su influencia sobre la manera que tenemos de ver y entender el mundo que nos rodea. La construcción de nuestra **identidad de género**, como hombre o como mujer, está basada en **estereotipos** o normas de género que influyen de manera directa sobre las elecciones de nuestra vida. La modificación y ruptura de esos roles nos llevará a ver que todos deben tener iguales oportunidades y que las aptitudes y actitudes son personales y

forman parte, junto con nuestros gustos, motivaciones, etc., de nuestra individualidad.

Luego se trabajará la importancia de una toma de decisiones consciente, voluntaria y planificada. Con ello se intenta afrontar las dificultades y desechar aquellos impedimentos impuestos o contruidos. Es un proceso atravesado por diversos factores que influyen en nuestras elecciones. Reflexionar sobre ese proceso de elección implica conocer qué opiniones de nuestro entorno nos influyen, qué socialización hemos tenido y nos ha enseñado a ser hombres y mujeres, y cómo proyectamos las elecciones de futuro con *responsabilidad*.

Visibilizar los **estereotipos y roles de género**, así como las presiones y opiniones del medio social en el que se mueven las participantes, generará estrategias de libre elección y determinará qué condiciona sus decisiones. Qué problemas o miedos les impiden afrontarlas. Pensamos que realizar esa reflexión incorporando la **perspectiva de género en espacios de trabajo no tradicionales** ayuda a desterrar la división tradicional entre oficios de hombres y de mujeres, así como las diferencias que conlleva para su vida social y laboral. Ya que el lenguaje es un instrumento de la cultura y de la sociedad mediante el cual ésta trasmite sus propios valores, analizaremos para ello el *lenguaje sexista* que tradicionalmente ha utilizado el masculino como universal ocultando o desdibujando la presencia, las aportaciones y el protagonismo de las mujeres. Amén de reflejar la desigualdad entre ambos sexos contribuye en gran medida a reforzar esa situación. Se aportará una serie de sugerencias que pueden servir de herramientas para la búsqueda de alternativas que ayuden a eliminar cualquier manifestación sexista que contribuya a obstaculizar la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres. Promoviendo el uso de un *lenguaje inclusivo* que muestre o visibilice a las mujeres y proporcione *igualdad de oportunidades y derechos*.

También demostraremos que hombres y mujeres tienen distinta perspectiva de la organización, pero es necesario ponerse de acuerdo para que la vida transcurra sin alteraciones, sobre todo cuando uno de sus miembros puede estar trabajando largo tiempo fuera de su casa. **Se trabajará así la corresponsabilidad familiar, que**



significa compartir y repartir la responsabilidad de la familia. Todas estas actividades que se cumplen para sostener la organización social están invisibilizadas. Los viejos esquemas de reparto de responsabilidades familiares ya no son válidos. Aunque muchos hombres se incorporan lentamente a las tareas del hogar y el cuidado de los hijos lo hacen desde un lugar de ayuda, no desde la corresponsabilidad. Responsabilizarse de una tarea es hacerse cargo de que una determinada tarea se cumpla, en cambio ayudar es prestar colaboración pero no encargarse de su cumplimiento. Si corresponsabilidad es responsabilidad compartida, se debatirá entonces ¿cuál es la responsabilidad que hay que compartir? ¿Y quiénes han de compartirla? Es importante destacar los beneficios que aporta la corresponsabilidad en la convivencia, como ser independencia, libertad y autonomía. Ser *corresponsables* es beneficioso para todos. Implica concebir un trato más igualitario, generando relaciones menos jerárquicas, más conciliadoras y más equitativas.

Se abrirá el debate sobre el proceso de *empoderamiento* que hasta aquí puedan visualizar las participantes. Nos referimos a la toma de conciencia de las propias capacidades y el potencial de influir en el entorno. Es algo más que la toma de decisiones; es un proceso que necesita de la autopercepción, del autoreconocimiento, de la autoevaluación, de las capacidades, del derecho a tener derechos y a iniciar cambios. Es decir adquirir habilidades personales de autoestima, independencia, asertividad. El núcleo de empoderamiento personal implica procesos psicológicos y psicosociales que ocurren según la experiencia e historia específica de cada mujer. Se hará una reflexión seria e incisiva sobre el nuevo estado de conciencia de las mujeres.

Habiéndose tratado los temas de género, estereotipos, toma de decisiones, corresponsabilidad, lenguaje sexista, igualdad de oportunidades y derechos, proceso de empoderamiento, entre otros. Se utilizarán videos a fin de conocerán las *características del trabajo* de la mujer a bordo de un buque de pesca de altura. Se favorecerá el desarrollo de competencias exploratorias del mercado laboral pesquero, teniendo en cuenta que ya se analizó e identificaron las desigualdades de género en los procesos de inserción laboral y que estas estaban en estrecha

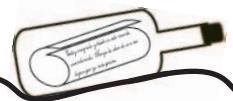
relación con los roles que le son asignados socialmente a las mujeres. Poder descubrir las características de la labor que desarrolla la mujer en un barco de altura es mostrar un camino que pretende desarrollar estrategias de empoderamiento femenino e independencia económica, señalando la importancia de concebir el empleo como una vía de autonomía e independencia y un ámbito importante de socialización y construcción de la identidad. Se brindarán todos los datos que faciliten a las mujeres el adecuado estudio de la profesión, se evacuarán todas las dudas que hayan quedado sin responder.

Luego se reflexionará sobre la importancia de la divulgación de trabajos no convencionales para las mujeres. La importancia de romper con las barreras que suponían profesiones vedadas para el sector femenino y que desconocían la posibilidad de inserción de ellas en equidad de oportunidades en distintos sectores de la economía. Se deliberará acerca de la necesidad de modelos femeninos que sirvan a las mujeres como referentes de inserción en el mercado laboral pesquero.

Se valorará que aunque es difícil escoger y llevar adelante decisiones que se suponen no acordes al género femenino, poco a poco las mujeres se han ido incorporando a sectores en los que históricamente no tenían presencia como son los buques de pesca. Por último, se hará una evaluación entre todas las participantes y dará el cierre del ciclo.

Consideramos que se necesitan más estrategias como esta en la pesca para promover y lograr una participación plena, real, activa y de calidad de las mujeres, para lo cual se deben garantizar los espacios y tomar en cuenta sus aportes. Una estrategia de este tipo debe permitir y promover el involucramiento de las mujeres en sus propios términos y fomentar procesos de empoderamiento, para que muchas más mujeres puedan decir como mencionaron las entrevistadas de esta investigación: "...arriba del barco encontré mi lugar...".

Bibliografija





ACHA, Omar (2004) “Sociedad civil y sociedad política durante el primer peronismo”, en *Desarrollo Económico*, v. 44, N° 174, julio/set., pp. 199-230.

----- (2008) *Las huelgas bancarias en los tiempos de Perón y Frondizi, (1945-1962)*, Buenos Aires, CCC.

ACHA, Omar y Quiroga, Nicolás (2009) “Pliegues de la normalización de los estudios sobre el primer peronismo: complementos y aclaraciones”, en Rein, Barry, Acha y Quiroga *Los estudios sobre el primer peronismo. Aportaciones desde el siglo XXI*, La Plata, Instituto Cultural de la provincia de Buenos Aires, pp. 81-102.

ACHESON, J. (1981) “Anthropology of fishing”, en *Annual Review of Anthropology*, N° 10, pp. 275-316.

AELO, Oscar (2004) “Apogeo y ocaso de un equipo dirigente: el peronismo en la provincia de Buenos Aires, 1947-1951”, en *Desarrollo Económico*, v. 44, N° 173, pp. 85-108.

----- (2007) “El Gobierno Mercante. Estado y Partido en la provincia de Buenos Aires, 1946-1951”, en *Entrepasados*, Año XVI, N° 32, pp. 123-142.

ADELMAN, Jeremy (1993) “State and Labour in Argentina: The portworkers of Buenos Aires, 1910-21”, en *Journal of Latin America Studies*, Cambridge University Press, vol. 25, part. 1.

AGUIRRE, Elizabeth, Bliselli, Rubén Marngo, Mirta (2000) *Introducción a los lenguajes. La fotografía*. Rosario. Ed. Laborde. UNR.

ALEGRET, Juan Luis (1987) *Los armalladers de Palamos. Una aproximación a la flota artesanal desde la antropología de la pesca*. Universidad de Girona. Ms.

----- (1989) *El proceso de trabajo y la transformación capitalista en el sector pesquero catalán*. S/Ref. Almenak Mercantil o Guía del comerciante para el año 1796.

AMARAL, Samuel (1993) “Del mercantilismo a la libertad: las consecuencias económicas de la independencia argentina”, en: Prados de la Escosura, Leandro y Samuel Amaral (eds.). *La independencia americana: consecuencias económicas*. Madrid: Alianza Editorial, pp. 201-218.

ANGELESCU, V. (1963) *Panorama actual y futuro de la pesca marítima en la Argentina*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina.

ANGELESCU, V. y Sánchez, R. F. (1997) “Exploraciones oceanográficas y pesqueras en el Mar Argentino y la región adyacente del Atlántico Sudoccidental (años 1874-1993)”, en Boschi, E. (editor) *El Mar Argentino y sus recursos pesqueros*, Mar del Plata, INIDEPSAGPyA, Tomo I.

ANÓNIMO (1903) “Puerto Belgrano, comercial”. En: *Boletín del Centro Naval*, Tomo XXI, pp.104-110.

ANSALDI, Waldo (2000) “La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático”, en *Nueva Historia Argentina*, Tomo VI, Buenos Aires, Sudamericana.

APOLANT, Juan Alejandro (1966) *Padrones olvidados de Montevideo del siglo XVIII. I y II*. Montevideo: Imprenta Letras, Separata de: *Boletín Histórico*, Estado Mayor del Ejército, # 104-105 y 106-107.

ARCHIVO D.I.P.B.A de 1974

ARCHIVO General de la Nación (Uruguay) (1937) *Acuerdos del extinguido cabildo de Montevideo*. 18 vols. Montevideo: 1934-1943, Tomo VII.

ARCHIVOS.I.P.B.A de 1974

ARMADA ARGENTINA Servicio de Hidrografía Naval (2000) Publicación H-202 Derrotero argentino Parte II Costa del Atlántico desde Cabo San Antonio a Cabo Vírgenes 9na. Edición

ARMADA ARGENTINA Servicio de Hidrografía Naval - Carta H-114 del Faro San Antonio al Faro Miramar - 6ta. Edición 2004

ARMADA ARGENTINA Servicio de Hidrografía Naval Carta H-115 Bahía San Borombóm 2da. Edición - 2004

ARRAGA, Julio (1913) *Nociones de Sindicalismo*, Buenos Aires.

ASSADOURIAN, Carlos (1983) *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. México: Nueva Imagen.

AVELLANEDA, Mercedes y Lía Quarleri (2007). “Las milicias guaraníes en el Paraguay y Río de la Plata: alcances y limitaciones (1649-1756)”. En: *Estudios Ibero-Americanos* (PUCRS, Brasil), XXXIII, 1, junho, pp. 109-132.

BALVÉ, Beba y Balvé, Beatriz (1991) *Acerca de los movimientos sociales y la lucha de clases*, Buenos Aires, CICSO - Serie Análisis/Teoría N° 14, 1991.

BARBA, Fernando (s/f) *El Interior y Buenos Aires, la lucha por la supremacía (1851-1861)*. Manuscrito.

BARRAGÁN MUÑOZ, Juan (1993) “Ordenación, Planificación y Gestión del Espacio Litoral”, Oikos-Tau. Barcelona.

BARRANCOS, Dora (2007) *Mujeres en la sociedad argentina. Una historia de cinco siglos*, Buenos Aires, Sudamericana.

BENENCIA, Roberto (1994) “La horticultura bonaerense: lógicas productivas y cambios en el mercado de trabajo”. *Desarrollo Económico* 34 (133): 53-73. Buenos Aires.

BENJAMIN, Walter (1995) *Personajes alemanes. Crónica de Berlín*. Introducción de José Ma. Valverde. Barcelona. Ed. Paidós. I.C.E. U.A.B.

BERGUER, John (2000) “Usos de la fotografía”. En Rev. *Elementos*, nro.37, pp.47 a 51. Versión electrónica.

BERTOLOTTI, María I.; Elisabeth Errazti, Patricia Gualdoni y Andrea Pagani (2007) *Principios de política y economía pesquera*. Editorial Dunken, Buenos Aires.

BERTOLOTTI, M. I.; Errazti, E; Pagani, A. (2002) “El sector pesquero del PGP”, en *Mar del Plata productiva: Diagnóstico elementos para una propuesta de desarrollo local*. Centro de Investigaciones Económicas; Facultad de Ciencias Económicas y Sociales; Universidad Nacional de Mar del Plata.

BERTOLOTTI, M.I., Piergentili (et. al.) (1985) “El sector pesquero argentino”, en *Realidad Económica*, N° 65, Buenos Aires.



- BESIO Moreno, Nicolás (1939) *Buenos Aires, Puerto del Río de la Plata, Capital de la Argentina: Estudio crítico de su población (1536-1936)*: Coni, Buenos Aires.
- BONNANI, E. W. (1982) *La conciencia marítima nacional*, Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral.
- BORAH, W (1975) “El siglo de la depresión en la Nueva España”. México. FCE.
- BORDÓN, Juan Manuel “Una visión de la Argentina en 1910, la época del Centenario -Pinturas, grabados, dibujos y fotos cuentan la historia desde la mirada de la Generación de 1880”. Comentario extraído de <http://edant.clarin.com/diario/2008/05/23/sociedad/s-03501.htm>
- BOUDEVILLE, Jacques (1965 [1961]) *Los espacios económicos*, Buenos Aires, Eudeba.
- CALVEIRO, Pilar (2005^a) “Antiguos y nuevos sentidos de la política y la violencia”, en: revista *Lucha Armada*, Año 1, Número 4, Buenos Aires.
- CALVEIRO, Pilar (2005^b) “Política y/o violencia. Una aproximación a la guerrilla de los años 70’”, Buenos Aires, Norma.
- CAPOROSI, O. (2007) “¿El fraude monetario hispano, hacia una dialéctica atlántica?”, en: *Anuario Americano Europeo*, N° 4-5.
- CARCELLES, A. (1947) “Exploraciones científicas de los mares argentinos”, en: *Revista Argentina Austral*, N° 19, Buenos Aires.
- CARRÁ, Juan (2008) “A vencer o morir en Mar del Plata”, en: revista *Lucha Armada*, año 4, número 11, Buenos Aires.
- CAVIGLIA, Jorgelina (1903) *Ingeniero White. La huelga de 1907*. Ingeniero White. Museo del Puerto de Ingeniero White.
- CEDAN, Centro de Análisis Navales (2001) “Plan Delfín - Plan Nacional de Puertos Deportivos”, Buenos Aires.
- CHALIER, Gustavo (2002) “El Puerto Comercial de Punta Alta”, en *El Archivo*, publicación periódica del Archivo Histórico Municipal de Punta Alta. Año II. Número 4. Punta Alta. pp. 2-9.
- (2005) “El Puerto Comercial de Punta Alta. El capitalismo francés y la pugna por el espacio económico de la bahía Blanca (1900-1930)”, en: *Cuadernos del Sur*, N° 34 Historia, Bahía Blanca. Departamento de Humanidades/Universidad Nacional del Sur. Pp.299-317
- (2009) “Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la bahía Blanca”, en: José Antonio Mateo y Agustín Nieto (comp.). *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Mar del Plata. GESMar/Universidad Nacional de Mar del Plata. pp. 163-172.
- CHEVALIER, F. (1975) “La formación de los latifundios en México. Tierra y sociedad en los siglos XVI y XVII”. México. FCE.
- COHEN, Robin (2001) “Resistencia y formas ocultas de conciencia entre los trabajadores africanos”, en: *Historia Social*, No. 39, pp. 111-128.

COLEMAN, Arturo (1952) *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina (1887-1948)*. Bahía Blanca. Talleres Gráficos Panzini.

COMPAGNIE du Chemin de Fer Rosario à Puerto Belgrano (1917) *Rapport à MM. les Créanciers de la Liquidation judiciaire de la Compagnie du Chemin de Fer de Rosario à Puerto- Belgrano*. Paris. Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer.

CONGRESO NACIONAL. República Argentina (1903) *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*. Buenos Aires.

CONTI, Viviana (2005) *Articulaciones mercantiles del espacio saltojujeño durante el período rosista*. Tesis de doctorado, Universidad Nacional de La Plata.

CONTRERAS, Gustavo (2007) “El peronismo obrero. La estrategia laborista de la clase obrera durante el gobierno peronista. Un análisis de la huelga de los trabajadores frigoríficos de 1950”, en *PIMSA. Documentos y Comunicaciones 2006*, Buenos Aires.

DELGADO RIBAS, Josep (1982) “El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787- 1807)”. En: Fontana, Josep (ed.) *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*. Madrid. Alianza Editorial.

----- (1987) “El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio (1765- 1820)” En: AA VV *El comercio libre entre España y América Latina. 1765- 1824*. Barcelona. Fundación Banco Exterior.

DE USSEL Y ORDIS, Julio Iglesias (1974) “La Resolución Judicial de los Conflictos Laborales: Un Análisis Sociológico”, en *Revista española de la opinión pública*, No. 36 (Apr. Jun.), pp. 79-102.

DEL CAMPO, Hugo (1983) *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Buenos Aires, CLACSO.

DIARIO La Nación (1910) *Número especial por el Centenario de la Revolución de Mayo. Reseña General de la República*. Buenos Aires.

DIEZ, María T. y Roberto A. Cittadini (2000) *Incidencia de la introducción de los cultivos bajo cubierta en el campo laboral hortícola. El caso del cinturón hortícola de Mar del Plata*. Sin referencias.

DITELLA, Torcuato (2003) *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Buenos Aires, Ariel.

DIPESH, Chakrabarty (2008) “La historia subalterna como pensamiento político”, en A.A.V.V.: *Estudios Postcoloniales. Ensayos fundamentales*, Madrid, Editorial Traficante de Sueños, pp. 145-165.
Documentos para la Historia Argentina, Padrones de la Ciudad y Campaña de Buenos Aires, 1726-1810, t. X, publicación del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Peuser, 1920-1955, pág. XX y XXI.

DUHALDE, Eduardo Luís (1983) “El estado terrorista argentino” Buenos Aires, El Caballito.

ENTEL, Alicia, Lenarduzzi, Gerzovich (1999) *Escuela de Frankfurt. Razón, Arte y libertad*. Buenos Aires, Ed. Eudeba.

ESPOZ ESPOZ, Melcíades (1985) *Introducción a la pesca argentina: su rol en la economía nacional y mundial*, Mar del Plata, Fundación Atlántida.



FALCÓN, Ricardo y Monserrat, Alejandra (2000) “Estado, empresas, trabajadores y sindicatos”. En Nueva historia Argentina. Tomo 6 Cap. 4. Buenos Aires, Ed. Sudamericana.FAO *Yearbook of Fisheries Statistics*, 19501998.

FERGUSON, Juan, Alimonda, Héctor. “La Producción del Desierto. Las imágenes de la Campaña del Ejército Argentino contra los indios, 1879”. Versión pdf. UNMDP.

FERNÁNDEZ DÍAZ, Andrés (1979) “François Perroux: Trayectoria de un gran maestro”. En: *Revista de economía política* (Centro de Estudios Políticos e Institucionales, España), 83, 1979, pp. 7-42.

FISHER, J. R. (1985) *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*. Liverpool.

----- (1993) “*El comercio entre España e Hispanoamérica (1797- 1820)*”. España. Banco de España.

FORMENTO, Susana y Ana Ferrazzino (s/f) *La relación asociativa en el contrato de mediería fruti-hortícola*. Sin Referencias.

GALLAGHER, John y Ronald Robinson (1983[1953]) “The Imperialism of Free Trade”. 1ª publicación del artículo en 1953. En: Gallagher, John. *The decline, revival and fall of the British Empire. The Ford Lectures and other essays, edited by Anil Seal*. Oxford: Cambridge University Press, 1982, pp. 1-18. Una versión electrónica: [Http://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/ipe/gallagher.htm](http://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/ipe/gallagher.htm).

GARCÍA, Matías y Claudia Kebat (2007) “Cambios en la estructura del sector hortícola platense. La influencia de peones y medieros bolivianos”, en: *Actas de las V Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios y Agroalimentarios*. PIEA. Buenos Aires.

GARCIA, Mónica: (2006) “Las áreas litorales desde una perspectiva Geo-historica” material del curso homónimo, dictado en Trelew, 21 y 22 de agosto de 2006, organizado por el Departamento de Geografía de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

GARCÍA ÁLVAREZ, Jacobo (2003) “El estudio geohistórico de las divisiones territoriales subestatales en Europa y América latina. Actualidad y renovación”. En: *Investigaciones Geográficas* (Universidad de Alicante, España), 21, 2003, pp. 67 - 86 . [Http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/02580629999336839732268/catalogo31/garcia31_04.pdf](http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/02580629999336839732268/catalogo31/garcia31_04.pdf), al 29-11-2009.

GARCÍA-Baquero González, Antonio (2002) “*Andalucía y la Carrera de Indias. 1492- 1824*”. Granada. Universidad de Granada, MMI.

GASTIAZORO, Eugenio (2004) *Historia Argentina. Introducción al análisis económico social*, Tomo IV, Buenos Aires, Agora.

GERCHUNOFF, Pablo y Llach, Lucas (1998) *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*, Buenos Aires, Ariel.

GERMANI, Gino (1973) “El surgimiento del peronismo: El rol de los obreros y de los migrantes internos”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 13, No. 51 (Oct.-Dic.), pp. 435-488.

----- (1974) *Política y sociedad en una época en transición*, Buenos Aires, Paidós.

GILLIESPIE, Richard (1987) “Los soldados de Perón”, Buenos Aires, Grijalbo.

GONZÁLEZ, C. (1956) “Actividades pesqueras en la República Argentina y posibilidades de incrementar el consumo de pescado” en Ministerio de Agricultura y Ganadería, *Publicación Miscelánea*, N° 415.

GONZÁLEZ, Susana (2009) “Puertas a la pampa: El estado y la construcción de puertos.”, en Mateo, José & Agustín Nieto *Hablemos de Puertos I. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, GESMarUNMdP.

GORDILLO, Mónica (1990) “Córdoba en los 60’. La experiencia del sindicalismo combativo”, Córdoba, UNC.

GORDON, H. S. (1954) “The Economic Theory of the Common Property Resource”, en *The Fishery Journal of Political Economy*, N° 62 (2).

GUIDO, Mario (1923) *Proyectos de ley sobre Puerto Nacional y Zona Franca en Bahía Blanca*. Buenos Aires. Imprenta de la Cámara de Diputados de la Nación.

HALPERIN DONGHI, Tulio (1963) “La expansión ganadera de la campaña de Buenos Aires (1810-1852)”. En: *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*, 1-2, n° 9-10, pp. 21-73.

HARDIN, G. (1968) “The Tragedy of Commons”, en *Science*, Vol. 162, Nro. 3859 pp. 1243-1248.

HARRIBEY, Jean Marie (2001) “El fin del trabajo: de la ilusión al objetivo”, en: De la Garza, Enrique, Neffa Julio C. (comp.) *El futuro del trabajo-El trabajo del futuro*. Buenos Aires, CLACSO.

HART, T. J. (1946) “Report on Trawling Surveys on the Patagonian Continental Shelf”, en *Discovery Report*, N° 23, Cambridge.

HOROWITZ, Joel (2004) *Los sindicatos, el estado y el surgimiento de Perón, 1930/1946*, Buenos Aires, Eduntref.

IÑIGO Carrera, Nicolás (2000) *La Estrategia de la Clase Obrera 1936*, Bs. As., PIMSA-La Rosa Blindada.

JAMES, Daniel (1990) “Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina. 1946-1976”, Buenos Aires, Sudamericana.

JUMAR, Fernando (2001) “Los comerciantes rioplatenses: su participación en el comercio legal español. 1720- 1778”, en: *Seminario: Mercantilismo y comercio en el mundo ibérico*. Universidad Argentina de la Empresa, Buenos Aires, Argentina.

----- (2002[2000]). *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*. 2 Vols. Villeneuve d'Ascq (Francia): Presses Universitaires du Septentrion, 2002. Publicación de una tesis de doctorado de igual nombre defendida en el año 2000 en la École des Hautes Études en Sciences Sociales.

----- (2002) “Algunas cifras del comercio ultramarino del Río de la Plata en el siglo XVIII”, en: XVIII Jornadas de Historia Económica. Mendoza, septiembre.

----- (2004^a) “Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778”, en: Silva, Hernán Asdrúbal (dir.). *Los caminos del Mercosur. Historia Económica Regional. Etapa Colonial*. México: Instituto Panamericano de Historia y Geografía, pp. 163-199.



----- (2004^b) “El precio de la fidelidad. La Guerra de Sucesión en el Río de la Plata, los intereses locales y el campo Borbón”, en: Molinié, Annie y Alexandra Merle (dirs.). *L'Espagne et ses guerres. De la fin de la Reconquête aux guerres de l'Indépendance*. París: Presses de l'Université Paris Sorbonne, pp. 203-236.

----- (2005) “Comercio, comerciantes y revolución en el Río de la Plata. Fines del siglo XVIII principios del siglos XIX”. *X Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*, Universidad Nacional de Rosario, Rosario, 20 al 23 de septiembre de 2005.

----- (2006) “Le commerce français au Río de la Plata pendant la Guerre de Succession d'Espagne”, en: Buchet, Christian (dir.). *La mer, La France et l'Amérique Latine*. París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne, pp. 309-332.

----- (2008) “El primer *boom* de la exportación de cueros y la sociedad local. Río de la Plata. Fines del siglo XVII, comienzos del siglo XVIII”, en: *XXI Jornadas de Historia Económica*. Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Tres de Febrero. Caseros, 23 al 26 de septiembre.

----- (2010) “Lo que la Revolución se llevó: La región Río de la Plata como espacio homogéneo”. *XXII Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Río Cuarto, Río Cuarto, 21 al 24 de septiembre.

JUMAR, Fernando y Javier Kraselsky (2006) “Los rioplatenses y los cueros vistos a través de los Acuerdos del Cabildo de Buenos Aires. Siglo XVIII”, en: *XX Jornadas de Historia Económica*. Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Mar del Plata. Mar del Plata, 18 al 20 de octubre de 2006.

JUMAR, Fernando y Javier Kraselsky (2007) “Las esferas del poder. Hacendados y comerciantes ante los cambios de la segunda mitad del siglo XVIII”, en: *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, FAHCE-UNLP, pp. 31-58.

JUMAR, Fernando y María Emilia Sandrín (2009) “¿A panza llena corazón contento? La economía rioplatense, el estado llano y general del pueblo y la adhesión a la revolución”, en: *Jornadas internacionales: Independencia, Historia y memoria. Hacia una reflexión de los procesos revolucionarios en Iberoamérica*, San Miguel de Tucumán, 20 al 22 de agosto.

JUMAR, Fernando y Nicolás Biangardi, José Bozzo, Sabrina Orlowski, Roberto Querzoli, María Emilia Sandrín (2006) “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense. Siglo XVIII”, en: *Anuario IEHS*, 21, 2006, pp. 235-254.

JUMAR, Fernando (2004b) “El precio de la fidelidad. La Guerra de Sucesión en el Río de la Plata, los intereses locales y el campo Borbón”, en: Molinié, Annie y Alexandra Merle (dirs.). *L'Espagne et ses guerres. De la fin de la Reconquête aux guerres de l'Indépendance*. París: Presses de l'Université Paris Sorbonne, pp. 203-236.

JUMAR, Fernando (2005) “Comercio, comerciantes y revolución en el Río de la Plata. Fines del siglo XVIII principios del siglos XIX”, en: *X Jornadas Inter-escuelas y/o Departamentos de Historia*, Universidad Nacional de Rosario, Rosario, 20 al 23 de septiembre de 2005.

JUMAR, Fernando (2006) “Le commerce français au Río de la Plata pendant la Guerre de Succession d'Espagne”, en: Buchet, Christian (dir.). *La mer, La France et l'Amérique Latine*. París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne, pp. 309-332.

JUMAR, Fernando (2008) “El primer *boom* de la exportación de cueros y la sociedad local. Río de la Plata. Fines del siglo XVII, comienzos del siglo XVIII”, en: *XXI Jornadas de Historia Económica*. Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Tres de Febrero. Caseros, 23 al 26 de septiembre de 2008.

JUMAR, Fernando (2010) “Lo que la Revolución se llevó: La región Río de la Plata como espacio homogéneo”, en: *XXII Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Río Cuarto, Río Cuarto, 21 al 24 de septiembre.

KAMEN, H.; J. I. Israel; J. J. Te Paske y H. S. Klein (1982) “Debate: The Seventeenth Century crisis in New Spain: Myth or reality?”, en: *Past and present*, N° 97. Oxford.

KRASELSKY, Javier (2007) “Los comerciantes rioplatenses y sus estrategias de negociación corporativa. Las Juntas de comercio, 1779-1794”, en: Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón. *Redes sociales e Instituciones consulares en el Imperio Español, siglos XVII a XIX*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México.

----- (2008) “Las estrategias corporativas de los actores y sus identidades regionales. Las Juntas de comercio y los Consulados en Buenos Aires y Montevideo (1779-1812)”, en: *XI Congreso de la SOLAR*, Sociedad Latinoamericana de Estudios sobre América Latina y el Caribe/Universidad Nacional de Bahía Blanca, Bahía Blanca, 18 al 21 de noviembre de 2008.

KURLANSKY, M. (1999) *El bacalao. Biografía del pez que cambió el mundo*, Barcelona, Península.

LACOSTE, Yves (dir.) (1993) *Dictionnaire de géopolitique*. Paris: Flammarion.

LAGOS, María L. y Calla, Pamela (2007), *Antropología del Estado. Dominación y prácticas contestatarias en América Latina*. Cuaderno de Futuro No. 23. PNUD, Weinberg, La Paz.

LAGUARDA TRÍAS, Rolando (1988) “Antecedentes políticos de la fundación de la Colonia del Sacramento”, en: Ernesto Daragnès Roderio (coord. gral.). *300 años de Colonia. Ciclo conmemorativo*. Montevideo: Grupo de Estudios y Reconocimiento Geográfico del Uruguay (GERU) Universidad de la República, pp. 33-38.

LAHILLE, F. (1896) “Notas sobre la industria de la pesca en la Provincia de Buenos Aires (excursión de septiembre octubre 1895)” en *Revista del Museo de La Plata*, Tomo VII.

----- (1898) *Una estación marítima provincial: informe del museo de La Plata*, La Plata.

LAUGERO, Audrey (2003) “François Perroux: Un économiste à la croisée des chemins”, en: *Mémoire de DEA de Philosophie économique*, Université de Provence (Francia).

LÁZZARO, Silvia (1992) *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*. Buenos Aires. CEAL.

LEMIEZ, Griselda (2011) “La importancia de las fuentes judiciales para el análisis del conflicto y la disciplina en la industria del cemento”, en: Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi (comp.) *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, Rosario, Prohistoria.

LEMMI, Soledad (2010) “La institucionalización del conflicto en la horticultura platense. Un registro de los juicios en Tribunales del Trabajo (1948-1997)”, en: *Actas VII Jornadas de Investigación y Debate*. “Conflictos rurales en la Argentina del Bicentenario. Significados, alcances y proyecciones”, Quilmes.

LEPETIT, Bernard (1988) *Les villes portuaires dans la France moderne (1740-1840)*. París: Alban Michel.

LIMA, Jandir (2003) “A concepção do espaço econômico polarizado”, en: *Interações. Revista Internacional de Desenvolvimento Local*, 4, 7, setembro de 2003, pp. 7-14. [Http://www3.ucdb.br/m](http://www3.ucdb.br/m)



- LOBATO, Mirta Zaida (2007) *Historia de las trabajadoras en la Argentina (1869-1960)*, Buenos Aires, Edhasa.
- LUNA, Felix (1975) *El 45*, Buenos Aires, Sudamericana.
- MALARET, A. E. (1968) *Los precios del pescado*, Universidad Provincial de Mar del Plata.
- (1971) *Veda de carne y demanda de pescado*, P. D. P., Documento informativo N° 17.
- MALASPINA, A (1938) “Viaje al Río de la Plata en el siglo XVIII”, en: *Reedición de los documentos relativos al viaje de la corbeta Descubierta y Atrevida e informes de sus oficiales sobre el virreinato*. Buenos Aires.
- MARECHAL, Jean-Paul (2003/4) “L'héritage négligé de François Perroux”, en: *L'Économie Politique*, 20, p. 47-63.
- MARÍN, Juan Carlos (2003) “Los hechos armados”, Buenos Aires, La Rosa Blindada y P.I.Ca.So.
- MARTIN, Mariel Cecilia (1994) “El rol de la mujer en la industria conservera del pescado de la ciudad de Mar del Plata de 1940-1950”, en: *Congreso Nacional de Estudios del Trabajo* N° 47, Bs. As., ASET
- MARTINEZ SHAW, Carlos (1975) *El comercio entre Cataluña y América (1680- 1756)*. Barcelona. Ed. Crítica.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás (1994) “Algunas reflexiones sobre el comercio colonial”, en: *Cuadernos de Estudios Empresariales*, N° 4. Universidad Complutense.
- MARX, Karl (1987) *El capital: crítica de la economía política*. T. III Buenos Aires, Cartago.
- MATEO, José (2007) “La navegación de cabotaje en el litoral bonaerense (1840-1940)”, en: *Congreso Las ciudades portuarias del Mundo Atlántico. Siglos XVI- XXI*. Instituto de Historia de Cuba, La Habana, Cuba
- (2004) “Cosechando el mar en lanchas amarillas. La expansión de la pesca costera marplatense (1939? 1963)”, en: *Anuario del IEHS “Prof. Juan C. Grosso”*, UNICEN, Tandil, 2004, N° 19, pp. 305-335.
- MIYOSHI, Takahiro (1997) *Successes and Failures Associated With the Grow Pole Strategies*. Tesis de Maestría en Economía, University of Manchester, Faculty of Economic and Social Studies, department of Economic Studies, [Http://miyotchi.tripod.com/dissert.htm](http://miyotchi.tripod.com/dissert.htm), al 14-02-2008.
- MONFERINI, Juan (1940) “La historia militar durante los siglos XVII y XVIII”, en: Levene Ricardo (dir. gral.) *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*. Tomo IV, 2da. Sección. Buenos Aires: El Ateneo, pp. 203-310.
- MOLINARI, Irene Delfina (1998) “Las corajudas: imágenes sobre las protestas y prácticas laborales de las obreras de la conserva durante los años '40 en Mar del Plata”, en: *Temas de Mujeres. Perspectiva de Género*. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Tucumán, CEHIM.
- MORENO CASTILLO, Isabel: “Manejo Integral Costero” material del curso homónimo, dictado en Mar del Plata, 26 al 29 de marzo de 2007, organizado por la Universidad Nacional de Mar del Plata y la colaboración de la Universidad de las Islas Baleares y la Asociación Orión.
- MORINEAU, M. (1968) *D'Amsterdam á Seville. De quelle réalité l'histoire des Prix seléle le miroir?* Annales.

----- (1971) “Bayonne et Saint Jean de Luz relais du comerse neerlandais vers l’Espagne au début du XVII siècle. Aces du 94 congrés nacional des societés savantes (Pau 1969) section d’histoire moderne et contemporaine. Paris, Bibliotheque Nationale.

----- (1985) “Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d’après les gazettes hollandaises (XVI- XVII sieclés) Paris-Londres: Editions de la Maison des Sciences de l’Homme-Cambridge University Press.

MOUTOUKIAS, Zacarías (1988) *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: CEAL.

MÖRNER Magnus (1968) *Actividades políticas y económicas de los jesuitas en el Río de la Plata. La era de los Habsburgos*. Buenos Aires: Padios.

MURMIS, Miguel y Portantiero, Juan Carlos (1970) *Estudios sobre los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Siglo XXI.

MUSTAPIC, Ana María (1984) “Conflictos institucionales durante el primer gobierno radical: 1916-1922”, en: *Desarrollo Económico*, V. 24, N° 92.

NEFFA, Julio C (2003) *El trabajo humano: contribuciones al estudio de un valor que permanece*. Lumen, Buenos Aires.

NIETO, Agustín (2008) “Hito en la formación de una fracción de la clase obrera: el movimiento huelguístico en la industria procesadora del pescado, Mar del Plata, agosto-octubre de 1942”, Buenos Aires, PIMSA07.

----- (2010) “Del anarquismo al peronismo. Organización sindical y experiencias obreras en la industria del pescado. Mar del Plata, 1942-1955”, borrador tesis maestría, inédito.

PALACIO, Juan Manuel (2000) “La antesala de lo peor. La economía argentina entre 1914 y 1930”, en: *Nueva historia Argentina*. Tomo 6- Cap. 3 Bs. As. Ed. Sudamericana.

PALACIO, Juan Manuel (2009) “De la paz a la discordia. El peronismo y la experiencia del Estado en la provincia de Buenos Aires (1943-1955)”, en: *Desarrollo Económico*, vol. 49, N° 194, julio-setiembre, pp. 221-246.

PAREDES, Isabel (1996) *Comercio y contrabando entre Colonia del Sacramento y Buenos Aires en el periodo 1739-1762*. Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Nacional de Luján.

PERROUX, François (1950) “Les espaces économiques”, en: *Économie Appliquée*, III, 1, janvier-mars 1950, pp. 225-242.

----- (1955) “Note sur la notion de 'pole de croissance'”. En: *Économie Appliquée*, VIII, 1-3, janvier-juin 1955, pp. 307-320.

----- (1964) *La economía del siglo XX*. 1ª ed. en francés 1961. Traducción de Jorge Petit Fontserre y Ernesto Lluch Martín. Barcelona, Ediciones Ariel.

PIGNATARO, Miguel Ángel (comp.) (1993) *Resumen de Leyes, Contratos y resoluciones sobre Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina. 1910-1945*. Tomo VII. Buenos Aires. Fundación Museo Ferroviario.

PRADAS, Maro (2005) *Un acercamiento a la problemática pesquera marplatense*, Mar del Plata, El mensajero.



PONS, R. D. (1968) “Desarrollo e importancia del sistema cooperativo en la economía pesquera”, en: *Desarrollo Pesquero*, Fundación Argentina de Estudios Marítimos.

POPOVICI, Z. & A. E. Riggi (1948) “Los estudios de hidrología en la Argentina. Sus relaciones con el plan del Superior Gobierno de la Nación y sus proyecciones futuras”, en: *Miscelánea del Museo Argentino de Ciencias Naturales “Bernardino Rivadavia”* N°1.

PORTELA, Gerardo “Memoria colectiva e identidad en la comunidad pesquera marplatense, 1930-1950. experiencias y avances de investigación” Versión pdf. UNMDP.

POZZI, Pablo (2006) “La polémica sobre la lucha armada” en revista *Lucha Armada*, Año 2, Número 5, Buenos Aires.

PUNTA ALTA. *Ayer y Hoy. Album-revista editado con motivo del 33° aniversario de la fundación de Punta Alta. 1898-1931*. 1931. Punta Alta, s/e.

PUNTA ALTA. *75° aniversario. 1898-2 de julio-1973*. 1973. Punta Alta, Comisión Popular Oficial de Homenaje al 75° Aniversario de Punta Alta.

QUIROGA, Nicolás (2005) “Cambios sociales bajo conflictos políticos en Mar del Plata, 1945-1955. Algunos problemas e interpretaciones”, en: N. Alvarez y G. Zuppa (eds.) *Pasado y Presente de la Mar del Plata social. Coloquio I* Mar del Plata, EUDEM.

----- (2006) “El Partido Peronista en Mar del Plata: articulación horizontal y articulación vertical, 1945-1955”, en: Julio César Melón y Nicolás Quiroga (comp.) *El Peronismo Bonaerense. Partido y prácticas políticas, 1946-1955*, Mar del Plata, Suárez.

REVISTA del Centro Comercial de Bahía Blanca (1905) Bahía Blanca.

REVISTA National Geographic. Las cien mejores fotografías inéditas. Edición de colección.

RINGUELET, Roberto, María Cristina Salva, Silvia Attademo y Adriana Archenti (1991) “Producción hortícola y sector informal”, en: *Cuestiones Agrarias Regionales* N° 6. Estudios e Investigaciones. Facultad Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata.

RISPOLI, María. Florencia (2007) “Trabajar de pescador. Aportes desde la antropología marítima”, en: Actas del 8vo. En: *Actas Congreso Argentino de Antropología Social*. Editorial de la Universidad Nacional de Salta. Editorial de la Universidad Nacional de Salta. CD-Rom.

----- (2009) “Representaciones en torno al trabajo en el mar”, en: José Mateo y Agustín Nieto (comps.) *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*. Ediciones GESMar-UNMDP, Mar del Plata. Pp. 201-206.

ROCCHI, Fernando (2000) “El péndulo de la riqueza: La economía argentina en el periodo 1880-1916”, en: *Nueva historia Argentina*. Tomo 5. Ed. Sudamericana, Buenos Aires.

ROMANO, R. (1993) *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México. FCE.

ROMERO, Luis Alberto (1994) *Breve Historia Contemporánea de Argentina*, Buenos Aires, FCE.

ROSSANI, J. A. (1935) *La pesca en la República Argentina*, Ediciones ALBA.

RUBIO ARDANAZ, Juan Antonio (1994) *La Antropología Marítima subdisciplina de la Antropología sociocultural*. Universidad de Deusto. Bilbao, España.

RUIZ I PABLO, Ángel (1994) *Historia de la Real Junta particular de comercio de Barcelona (1758- 1847)*, Menorca. Ed. Nura.

RUOCCO, Laura (2010) "El peronismo y los canales de incidencia entre las obreras del pescado, Mar del Plata 1946-1955", en: *Actas Jornadas Departamento de Historia*, Mar del Plata.

----- (2011) "El Tribunal del Trabajo de Mar del Plata entre 1948 y 1955. Estudio sobre las demandas obreras de la industria del pescado" trabajo inédito.

----- (2009) "Mujeres obreras y sindicalismo anarquista. Dos paradigmas historiográficos (Mar del Plata 1942)", en: *Revista de Historia Bonaerense*, Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón, Año XVI - N° 35.

SALLES, E. C. y H. O. Noejovich (2004) "El tráfico americano durante el período colonial y el escenario político- económico europeo", en: *Investigaciones Económicas*. Vol. LXIII, 249, julio- septiembre. Universidad Nacional Autónoma de México.

SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, Juan Oliver (1992) *Ecología y estrategias sociales de los pescadores de Cudillero*. Siglo XXI, Madrid.

SANDOVAL HERNÁNDEZ, Efrén (2008) "El espacio económico Monterrey-San Antonio. Coyuntura histórica e integración regional", en: *Frontera Norte* (El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México), 20, 39, enero-junio de 2008, pp. 69-99, <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/136/13603903.pdf>, al 29-11-2009.

SANDRÍN María Emilia (2008) "El abasto y la provisión de bienes y servicios en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737", en: *XXI Jornadas de Historia Económica*, Caseros, 23 al 26 de septiembre de 2008. Publicado en la página web <http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar>.

----- (2009^a) "Los proveedores de bienes comestibles en el Sitio a Colonia del Sacramento, 1735 1737". En: *II Jornadas Nacionales de Historia Social*, La Falda Córdoba 13 al 15 de mayo, publicado en la página web: http://www.cehsegreti.com.ar/Actas_II_JNHS.html.

----- (2009^b) "¡Andá a trabajar al puerto! Los proveedores de servicios, en el Sitio de Colonia del Sacramento, 1735-1737", en: Mateo, José Antonio y Agustín Nieto (comp.) *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, Ediciones GESMar-UNMdP. Páginas 55 a 63. Investigación presentada en las *I Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, Centro de Estudios históricos Navales y Biológicos Necochea (CEHNABI) y Red de Estudios Portuarios (RedeP), Necochea, 26 y 27 de noviembre.

----- (2009^c) "Los proveedores de bienes y servicios de los "Gastos de campamento" en el Sitio a Colonia del Sacramento, 1735-1737", en: XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Bariloche, 28 al 31 de octubre.

SANTOS, Corcino Medeiros dos (1993) *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura.

SCHAEFER, Jean Marie (1990) *La imagen precaria. Del dispositivo fotográfico*. Madrid. Ed. Cátedra.



- SCHMIT, Roberto y Miguel Ángel Rosal (2004) “Las exportaciones pecuarias bonaerenses y el espacio mercantil rioplatense (1768-1854), en: Fradkin, Raúl O. y Juan Carlos Garavaglia (editores). *En busca de un tiempo perdido. La economía de Buenos Aires en el país de la abundancia, 1750-1865*. Buenos Aires: Prometeo, pp. 159-193.
- SCHNEIDEWIND, Alberto (1904) “Puerto Belgrano comercial. Su línea férrea propia”. *Anales de la Sociedad Rural Argentina*. Vol. XXXIX. Buenos Aires. Sociedad Rural Argentina. pp. 302-305.
- SMITH, M. E. (1977) “Introduction”. *Those Who Live from the Sea. An Study in Maritime Anthropology*, St. Paul, West Publishing Co.
- SOCIETE Nationale de Travaux Publics, de París (1923) *Las obras del Puerto. Mar del Plata Republica Argentina*. Libro de la empresa constructora. Buenos Aires. Ed. Talleres S.A. Casa Jacobo Peuser Ltda.
- SOREL, Georges (s/f) *El porvenir de los Sindicatos Obreros*, Valencia, F. Sempere y Compañía Editores.
- SPINELLI, María Estela (1998) “El debate sobre la desperonización. Imágenes del peronismo en los ensayos políticos antiperonistas (1955-1958)”, en Susana Bianchi y María Estela Spinelli (comp.) *Actores, ideas y proyectos políticos en la Argentina contemporánea*, Tandil, IEHS.
- STAGNARO, Andrés (2010) "Derecho y justicia laboral en la Argentina: el caso de los tribunales del trabajo en la ciudad de La Plata, 1948-1955", Borrador Tesis de Maestría, inédita.
- STORNI, S. R. (1974) *Intereses argentinos en el mar*, Buenos Aires, Centro Naval.
- SUPER, J. C. (1983) *La vida de Querétaro durante la colonia, 1531- 1810*. México. FCE.
- TERÁN, Oscar (2006) “La década del 70’: La violencia de las ideas”, en: revista *Lucha Armada*, Año 2, Número 5, Buenos Aires.
- THOMPSON, E. P. (1989) *La formación de la clase obrera en Inglaterra*, Barcelona, Crítica.
- TORRAFERNÁNDEZ, L (1997) “Comercialización y consumo de tejidos en Cataluña (1650- 1800)”, en: *Revista de Historia Industrial*. N° 11.
- TORRAS ELÍAS, J. (1992) “Gremio, familia y cambio económico. Pelaires y tejedores en Igualada, 1695-1765”, en: *Revista de Historia Industrial*. N° 2.
- TORRE, Juan Carlos (1990) *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Sudamericana.
- TORRE REVELLO, Jose (1940) “La Colonia del Sacramento”, en: Levene Ricardo (dir. gral.). *Historia de la Nación Argentina (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*. Tomo III, Buenos Aires, El Ateneo, pp. 341-350.
- TORTELLA, Gabriel (1987) *Introducción a la economía para historiadores*. Tecnos, Madrid.
- TORTTI, María Cristina (1999) “Protesta Social y Nueva Izquierda en la Argentina del gran acuerdo nacional” en: *La primacía de la política. Lanusse, Perón y la nueva izquierda en tiempos del GAN*, Buenos Aires, EUDEBA.

TOUNES, Azzedine (2004) “L'entrepreneur: l'odyssée d'un concept”. *Cahiers de recherche de l'Agence Universitaire de la francophonie, Réseau Entrepreneuriat*, 03-73, mai 2004, pp. 1-22.

TREANTON, J. P. (1971) “*Los conflictos de trabajo*”, en: G. Friedmann y P. Naville *Tratado de sociología del trabajo*, México, FCE.

TRINCHERO, Héctor Hugo y Alejandro Balazote (2007) *De la Economía Política a la Antropología Económica*. Eudeba, Buenos Aires.

WAISMAN, Alejandra; Florencia Rísoli y Silvia Attademo (2008) “Expectativas, opciones y proyectos: la dimensión subjetiva en la elección laboral de horticultores platenses”, en: *Actas del IX Congreso Argentino de Antropología Social*. Misiones.

YURKIEVICH, Gonzalo (2008) “Crónica de un conflicto anunciado. Otro capítulo de la lucha por la registración laboral en el puerto de la ciudad de Mar del Plata”, en: *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Año 1, Número 1, Mar del Plata.